

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SERVIZIO VIA E VINCA 13 aprile 2022, n. 128

D.Lgs. 152/2006 e smi, L. 241/1990. Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale e incidenza ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 693 ex art. 27 bis del TUA 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 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*";

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. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: "Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana";

VISTA la Determina n. 9 del 04/03/2022 codice cifra 013/DIR/2022/00009 avente ad oggetto: "Conferimento delle funzioni di dirigente *ad interim* del Servizio VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana";

VISTA la Determina n. 75 del 10/03/2022 codice cifra 089/DIR/2022/00075 avente ad oggetto: "Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni ambientali e servizi afferenti";

VISTA la L.R. n. 51 del 30/12/2021 "*Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2022 e bilancio pluriennale 2022-2024 della Regione Puglia - legge di stabilità regionale 2022.*";

VISTA la L.R. n.52 del 30/12/2021 "*Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2022 e bilancio pluriennale 2022-2024.*".

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*";

RICHIAMATI:

- del D. Lgs. 152/2006 e smi: l' art.5 co.1 lett.o); l'art.25 co.1, co.3 e co.4; l'art.10 co.3;
- della L.R. 11/2001e smi : l'art. 5 co.1, l'art.28 co.1, l'art.28 co.1 bis lett.a);
- del R.R. 07/2008: l'art.3, l'art.4 co.1;
- della L.241/1990: l'art. 2.

EVIDENZIATO che il Servizio VIA/VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi del punto 7, lett. n) *“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”* dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'Allegato B Elenco B.1 lett. e) della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii., è Autorità Competente all'adozione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e Incidenza Ambientale ex art.5 co. 1 lett. o) del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii;

PREMESSO che:

- con pec del 22/07/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11158 del 23/07/2021, con pec del 26/07/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11225 pari data e con pec del 01/09/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12605 pari data, il Comune di Bari, in qualità di Proponente, ha chiesto alla Sezione Autorizzazioni Ambientali l'avvio del procedimento per l'emissione del Provvedimento Unico Regionale ex art. 27 bis del D.Lgs.n. 152/2006 e ss.mm.ii. relativamente al 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 inviando la documentazione pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 16/09/2021 e comprensiva dello Studio di Impatto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica;
- con nota prot. n. AOO_089/12818 del 07/09/2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvio del Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale relativo al progetto in oggetto identificato con l'ID VIA 693 invitando le Amministrazioni e gli Enti potenzialmente interessati, e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione e/o sull'esercizio del progetto, a verificare- nei termini ivi previsti- la completezza della documentazione, comunicando anche alla medesima Autorità Competente l'eventuale richiesta di integrazioni. La medesima comunicazione è stata trasmessa, in ottemperanza alle disposizioni di cui alla nota del dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali prot. n. AOO_089/11/01/2019 n. 341, al Segretario del Comitato Reg.le VIA per gli adempimenti ivi previsti;
- con nota prot. n. AOO_089/15679 del 29/10/2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha comunicato l'avvio della fase di pubblicità ex art. 27 bis, comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii dando seguito al procedimento avente ad oggetto 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;
- con nota prot. n. AOO_089/16198 del 10/11/2021, il Servizio VIA/VInCA della Regione Puglia ha convocato, per il giorno 24/11/2021, Conferenza di Servizi ex art.14 co.1 della l. 241/1990 e smi e dell'art. 15 della l.r. 11/2001 e smi, in forma semplificata e in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14 - bis della L.241/1990 e smi;
- con nota prot. n. 81588 del 29/11/2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/17377 del 29/11/2021, Arpa Puglia- Direzione Scientifica U.O.C. Ambienti Naturali ha rilasciato, per tutte le motivazioni e considerazioni puntualmente specificate nella propria nota prot. n. 81588 del 29/11/2021, il proprio contributo istruttorio;
- nella seduta del 30/11/2021, con parere acquisito agli atti del procedimento con prot. n. AOO_089/17463 del 30/11/2021, il Comitato Reg.le VIA della Regione Puglia ha subordinato l'espressione del proprio

- parere definitivo alla trasmissione delle integrazioni puntualmente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/17463 del 30/11/2021;
- con nota prot. n. AOO_089/17516 del 01/12/2021, il Servizio VIA/VInCA della Regione Puglia ha trasmesso al Proponente gli esiti della suddetta Conferenza di Servizi comunicando, ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. 24 co. 7 del d.lgs. 152/2006 e smi, l'avvenuta pubblicazione sul portale ambientale a far data dal 30/11/2021 del verbale della Conferenza di Servizi unitamente ai contributi/osservazioni e pareri acquisiti agli atti della Conferenza;
 - con nota prot. n. AOO_089/17584 del 02/12/2021 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso richiesta di integrazioni di merito ex art. 27 bis c. 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. assegnando al Proponente un termine di trenta giorni per riscontrare le richieste di integrazioni/osservazioni formulate dal Comitato VIA nella seduta del 30/11/2021 nonché dagli Enti interessati nel procedimento;
 - con nota prot. n. 346286 del 28/12/2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/18854 del 29/12/2021, il Proponente ha richiesto una sospensione motivata dei termini per la presentazione della documentazione integrativa richiesta con nota prot. n. AOO_089/17584 del 02/12/2021;
 - con nota prot. n. AOO_089/25 del 07/01/2022, la Sezione Autorizzazioni Ambientali- preso atto delle richieste motivate del Proponente- ha concesso, ai sensi del comma 5 dell'art. 27 bis del D.Lgs. 152/2006, la sospensione dei termini del procedimento in epigrafe per il tempo massimo possibile di 180 giorni;
 - con nota prot. n. 73183 del 07/03/2022, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia n. AOO_089/3083 del 10/03/2022, il Proponente ha trasmesso documentazione integrativa pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 10/03/2022 in riscontro alla nota prot. n. AOO_089/17584 del 02/12/2021;
 - con nota prot. n. 23385 del 05/04/2022, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/4473 del 05/04/2022, Arpa Puglia-Direzione Scientifica U.O.S. Ambienti Naturali ha rilasciato, per tutte le motivazioni e considerazioni puntualmente specificate nella propria nota prot. n. 23385 del 05/04/2022- allegato 2 al presente provvedimento per farne parte integrante- il proprio contributo istruttorio;
 - nella seduta del 05/04/2022 il Comitato Regionale VIA, con parere acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/4492 del 05/04/2022, valutata la documentazione VIA a corredo dell'istanza di PAUR e le successive integrazioni documentali prodotte dal Proponente, ha espresso il proprio parere definitivo ritenendo che *"gli impatti ambientali attribuibili al progetto possano essere considerati non significativi e negativi....."* nel rispetto delle prescrizioni puntualmente specificate nel proprio parere prot. n. AOO_089/4492 del 05/04/2022 allegato 3 al presente provvedimento per farne parte integrante;

CONSIDERATO che:

- con nota prot. n. AOO_089/3275 del 14/03/2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia ha convocato, ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona da svolgersi ai sensi dell'art.14-ter (conferenza simultanea) della L. 241/90 e ss.mm.ii. al fine di addivenire ad univoche determinazioni da porre a base del provvedimento conclusivo di PAUR, per il giorno 11/04/2022, con il seguente Ordine del Giorno:
 - lettura ed analisi dei pareri pervenuti;
 - definizione del procedimento di PAUR ex art. 27bis del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii.
 - varie ed eventuali.
- nella seduta di Conferenza di Servizi del 11/04/2022, il Responsabile del Procedimento di VIA ha rappresentato che, nella seduta del 05/04/2022, il Comitato Reg.le VIA ha effettuato la valutazione di

competenza rassegnando il proprio parere, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/4492 del 05/04/2022, recante valutazione favorevole con prescrizioni e ha dato lettura del "Quadro delle Condizioni Ambientali". In merito alle prescrizioni impartite dal Servizio VIA/VInCA il Proponente, così come si evince dalla "*Determinazione Motivata di conclusione di Conferenza dei Servizi del 11/04/2022*" pubblicata sul Portale Ambientale della Regione Puglia a far data dal 12/04/2022, ha dichiarato di potervi ottemperare;

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. 24 co. 3 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" come da date ivi riportate;
- ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 co.1 del TUA, della presentazione dell'istanza, della pubblicazione della documentazione, nonché delle comunicazioni di cui all'articolo 23 è stata dato contestualmente specifico avviso al pubblico sul sito web "Il Portale Ambientale della Regione Puglia" - Sezione "Avviso al Pubblico", come evincibile dal medesimo sito.

VALUTATA la documentazione progettuale acquisita agli atti del procedimento.

PRESO ATTO:

- dello studio di impatto ambientale e delle informazioni supplementari fornite dal Proponente con la documentazione integrativa acquisita agli atti del procedimento;
- dei risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma dell'art.24 del TUA.
- dei pareri delle Amministrazioni, degli enti territoriali e degli enti pubblici e delle osservazioni acquisite agli atti ai sensi e per gli effetti dell'art. 23 co.4 del TUA, tutti conservati presso la Sezione Autorizzazioni Ambientali e pubblicati/resi accessibili ex art. 23 co.4 del TUA;
- del parere di Arpa Puglia-Direzione Scientifica U.O.S. Ambienti Naturali prot. n. 23385 del 05/04/2022, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/4473 del 05/04/2022;
- del parere definitivo espresso dal Comitato Reg.le VIA nella seduta del 05/04/2022, acquisito al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/4492 del 05/04/2022;
- degli esiti della Conferenza di Servizi decisoria di cui all'art. 27-bis, comma 4 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. ii. del 11/04/2022 convocata giusta nota prot. n. AOO_089/3275 del 14/03/2022;

VISTE:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento ID VIA 693 in epigrafe;
- l'attività istruttoria svolta dal Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia;

RILEVATO che ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 co.4 del R.R.07/2018 "*I rappresentanti dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale Puglia, dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente si esprimono per gli aspetti di merito dell'Ente dal quale sono designati, formalizzando il loro contributo in seno al Comitato. Tali contributi concorreranno alle valutazioni tecniche finali del Comitato e, solo per la parte recepita da quest'ultimo, saranno considerati utili ai lavori della Conferenza di Servizi*";

RITENUTO che, attese le scansioni procedurali svolte, **sussistano** i presupposti per procedere all'adozione del provvedimento espresso ex art. 2 co. 1 della L.241/1990 e s.m.i, conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale e incidenza ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 693 ex art. 27-bis del TUA del progetto proposto dal Comune di 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.25 e dell'art.27 - bis del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i., della L.R. 11/2001 e smi e e dell'art. 2 co.1 della L.241/1990 e smi, sulla scorta dell'istruttoria tecnica condotta, ai sensi del R.R. 22 giugno 2018 n. 07, dal Comitato Regionale per la V.I.A. e del parere di Arpa Puglia-U.O.C. Ambienti Naturali

DETERMINA

- **di prendere atto** delle considerazioni, prescrizioni, valutazioni esposte in narrativa, che si intendono quale parte integrante del presente provvedimento;
- **di esprimere**, relativamente al progetto in epigrafe, presentato dal Comune di Bari, sulla scorta del parere del Comitato Reg.le VIA espresso nella seduta del 05/04/2022, dei lavori e degli esiti della Conferenza di Servizi del 11/04/2022, delle scansioni procedurali compendiate e per le motivazioni/considerazioni/valutazioni in narrativa, **giudizio di compatibilità ambientale positivo con le prescrizioni ed alle condizioni ambientali riportate nel "Quadro delle condizioni ambientali"** 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 presentato con pec del 22/07/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11158 del 23/07/2021, con pec del 26/07/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/11225 pari data e con pec del 01/09/2021 acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO_089/12605 pari data, identificato dall' ID VIA 693;
- **di subordinare l'efficacia del giudizio di compatibilità ambientale al rispetto:**
 - delle indicazioni/informazioni/specifiche progettuali contenute nella documentazione acquisita agli atti del procedimento in epigrafe, a cui è riferita la presente determinazione;
 - delle condizioni ambientali riportate nell'allegato *"Quadro delle Condizioni Ambientali"* la cui verifica di ottemperanza dovrà essere valutata e verificata - per quanto di propria competenza, ai sensi e per gli effetti dell'art.28 del 152/2006 e smi - dagli Enti ivi indicati per ciascuna prescrizione,

che informeranno tempestivamente degli esiti della verifica, nonché per quanto previsto dalla vigente normativa, il Servizio VIA/VInCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia.

- **di porre** a carico del Proponente l'onere di fornire espressa, puntuale e tempestiva evidenza alle Autorità competenti e agli Enti coinvolti nel procedimento del rispetto di tutte le prescrizioni, condizioni e precisazioni richiamate nel presente provvedimento e relativi allegati, espresse dai soggetti intervenuti.
- **di prescrivere** che il Proponente comunichi la data di avvio delle attività valutate con il presente atto a tutti gli Enti coinvolti nell'ambito del procedimento.
- **di stabilire** che il Proponente dovrà dimostrare la conformità delle opere realizzate e delle relative modalità di esecuzione alla proposta progettuale approvata, anche attraverso acquisizioni fotografiche che ne attestino tutte le fasi di realizzazione. La relativa documentazione prodotta, a firma di tecnico abilitato, dovrà essere trasmessa, per tutte le opere previste in progetto al Servizio VIA/VInCA della Regione Puglia e a tutte le Amministrazioni competenti e coinvolte nel procedimento per la verifica di coerenza con quanto assentito.
- **di precisare** che il presente provvedimento:
 - è condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri Enti pubblici a ciò preposti;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative ai successivi livelli di progettazione eventualmente introdotte dagli Enti competenti al rilascio di pareri e/o autorizzazioni per norma previsti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall'ente deputato al rilascio del titolo abilitativo finale;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori prescrizioni relative alla fase di esercizio introdotte dagli Enti competenti al rilascio di atti autorizzativi, comunque denominati, per norma previsti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso dichiarate compatibili dall'ente deputato al rilascio del titolo autorizzativo;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale e paesaggistico;
 - fa salve, e quindi non comprende, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi necessari per la realizzazione ed esercizio dell'intervento;
 - fa salve, e quindi non comprende, le previsioni di cui all'art.25 del D.Lgs. 50/2016 e degli articoli 96 e 97 del D.Lgs. 163/2006 e smi.
- **di dare atto** che costituiscono parte integrante del presente provvedimento i seguenti allegati:
 - Allegato 1: *"Quadro delle Condizioni Ambientali"*;
 - Allegato 2: *"Parere di Arpa Puglia-Direzione Scientifica U.O.S. Ambienti Naturali prot. n. 23385 del 05/04/2022"*;
 - Allegato 3: *"Parere del CT VIA prot. n. AOO_089/4492 del 05/04/2022"*.

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 smi, 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. 9 pagine, compresa la presente, l'Allegato 1 composto da 3 pagine, l'Allegato 2 composto da 3 pagine, l'Allegato 3 composto da 48 pagine, per un totale di 63 (sessantatre) pagine.

Il presente provvedimento,

- a) è trasmesso alla Sezione Autorizzazioni Ambientali per gli adempimenti conseguenti il procedimento ex art. 27-bis del TUA;
- b) è pubblicato, ai sensi del comma 3 art. 20 del DPGR n. 22/2021, all'Albo online del sito della Regione Puglia;
- 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 pubblicato sul BURP;

Ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e smi, 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

Arch. Vincenzo Lasorella



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA,VINCA

ALLEGATO 1

QUADRO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI

Procedimento: D.Lgs. 152/2006 e smi, L. 241/1990. Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 693 ex art. 27 bis del TUA

Progetto: **Progetto definitivo di "Riqualificazione del Waterfront della Città Vecchia, nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il molo San Antonio e molo San Nicola" nel Comune di Bari**

Tipologia: Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii., punto 7, lett n) *"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"*

Allegato B-Elenco B.1-lettera e) della L.R. n. 11/2001 e ss.mm.ii.

**Autorità
Competente:** Regione Puglia

Proponente: Comune di Bari

QUADRO DELLE CONDIZIONI AMBIENTALI

Il presente documento, parte integrante - quale Allegato 1 - del provvedimento ambientale ex D.Lgs. n. 152/2006 e smi e l.r. n. 11/2001 e smi - L. n. 241/1990 e smi relativo al *"Provvedimento conclusivo del procedimento di valutazione di impatto ambientale ricompreso nel procedimento ID VIA 693 ex art. 27 bis del TUA- Comune di Bari"* è redatto in considerazione delle scansioni procedurali in atti per il procedimento in epigrafe, in conformità alla relativa documentazione istruttoria, preso atto dei contributi istruttori/pareri/nullaosta/raccomandazioni formulate dai vari soggetti intervenuti nel procedimento.

Il Servizio VIA/VInCA della Regione Puglia, in qualità di autorità competente all'adozione del provvedimento di VIA di cui il presente documento costituisce allegato, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del d. lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., verificherà l'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1, avvalendosi dei "soggetti individuati per la verifica di ottemperanza" indicati. I suddetti Soggetti provvederanno a concludere l'attività di VIA entro il termine di cui all'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente.

Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui all'articolo 1 si provvederà con oneri a carico del soggetto proponente laddove le attività richieste ai "soggetti individuati per la verifica di ottemperanza" ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.

Richiamate le disposizioni di cui all'art.28 del D.Lgs. 152/2006, come modificato da D.Lgs. 104/2017, di seguito sono compendiate le prescrizioni e condizioni ambientali a cui è subordinata l'efficacia del provvedimento di che trattasi.

Ai sensi del co.2 dell'art.28 del D.Lgs. 152/2006, per ciascuna prescrizione è indicato:

- il termine per ottemperarvi e per l'avvio della relativa verifica di ottemperanza;



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA,VINCA

- il soggetto pubblico a cui è affidata la relativa verifica di ottemperanza, il cui esito dovrà essere tempestivamente comunicato al Servizio VIA e VInCA della Regione Puglia.

	<u>CONDIZIONE</u>	<u>SOGGETTO PUBBLICO A CUI È AFFIDATA LA RELATIVA VERIFICA DI OTTEMPERANZA</u>
A	<p>SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI-SERVIZIO VIA VINCA- COMITATO VIA (prot. n. AOO_089/4492 del 05/04/2022)</p> <p>Prima dell'inizio dei lavori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. venga acquisita, attraverso l'inoltro di un elaborato firmato con allegata la dichiarazione di veridicità dei dati contenuti, la dichiarazione sulla presenza del poseidoneto (Habitat Prioritario) a distanze ben maggiori rispetto a quelle evidenziate dal Comitato (40 m dalle barriere esistenti) e sulla natura e consistenza, nonché sul valore del contesto naturalistico presente, fornendo in un'apposita nota anche il riscontro di specifiche indagini subacquee; 2. vengano attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione e di monitoraggio riportate nelle Relazioni di progetto RT19 – Studio di Impatto Ambientale e RT19f – Piano di Monitoraggio Ambientale da inserire nell'elenco prezzi (con relativa analisi del prezzo) e nel computo metrico estimativo del progetto; 3. si prende atto delle specificazioni sul Piano di Monitoraggio Ambientale e di quanto dichiarato in merito alle operazioni/fasi di realizzazione e alle contestuali misure di contenimento della torbidità in relazione alla realizzazione dei pali a mare per i pontili e si rimanda alla redazione di uno specifico piano di monitoraggio ambientale che dovrà essere consegnato e validato da ARPA Puglia; 4. vengano approfonditi tutti i possibili aspetti in relazione agli impatti delle opere sulle acque di falda e superficiali, considerandoli nel piano di monitoraggio ambientale da sottoporre ad ARPA per la sua approvazione; 5. si conferma la necessità che venga prodotto uno studio specialistico sulle variazioni dei flussi di traffico conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti, con particolare riferimento all'accesso e al deflusso dalle strutture di progetto nonché uno studio articolato per le fasi cantiere (tenendo conto dell'ubicazione dello stesso cantiere in un'area strategica per lo smistamento dei flussi di traffico), nonché in relazione ai restringimenti dell'attuale viabilità; Si auspica altresì che venga proposta una valutazione delle opportunità/criticità offerte anche dal trasporto via mare; 6. venga dato puntuale riscontro ai rilievi di cui al parere ARPA Puglia prot. 23385 del 05/04/2022 ed in particolare: <ol style="list-style-type: none"> 6.1. relativamente al modello di ricambio idrico presentato nel documento "RT12_Studio ricambio idrico", si ritiene necessario prescrivere un monitoraggio dell'ambiente marino che dovrà essere realizzato nelle distinte fasi 	<p>Servizio VIA-VInCA/Comitato Reg.le Via/Arpa Puglia</p>

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA,VINCA**

ante operam, in corso d'opera e post operam;
6.2. relativamente al regime dei venti presentato nel documento "RT12_Studio ricambio idrico", al netto di variazioni strettamente legate alla posizione assoluta delle stazioni anemometriche di Bari (RMN) e Bari-Palese (ENAV), le informazioni dedotte dall'elaborato "RT 19H FEBB.2022 Consulenza Idraulico-Marittima" non risultano congruenti con quanto presentato nell'elaborato " Ricontro Parere Arpa Puglia- U.O.C. Ambienti Naturali prot. n. 81588 del 29.11.2021". Occorre che il Proponente specifichi quali stazioni anemometriche e quali dati siano stati utilizzati per la validazione del modello idrodinamico.

In fase di cantiere:

7. si auspica un recupero e un riutilizzo in situ del materiale prodotto dalle operazioni di scavo e anche di demolizione, che consentirebbe di limitare al massimo anche le movimentazioni di materiale stesso, come stabilito e suggerito dalle vigenti norme in vigore.

Il Responsabile del Procedimento

dott.ssa Fabiana Luparelli

Fabiana Luparelli
08.04.2022
09:11:31
GMT+00:00**Il dirigente a.i. del Servizio VIA/VInCA**

Arch. Vincenzo Lasorella

Vincenzo Lasorella
08.04.2022 07:24:33
GMT+00:00



A **Regione Puglia**
Dipartimento ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana,
Sezione Autorizzazione Ambientali
Servizio VIA e VInCA
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

p.c. **ARPA Puglia**
Direzione Generale
Direzione Scientifica
DAP Bari
Sede

Oggetto: *IDVIA 0693 - Istanza ex art. 27 bis - Provvedimento Unico Regionale - per il progetto definitivo di "Riqualificazione del Waterfront della Città Vecchia, nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il molo San Antonio e molo San Nicola" nel Comune di Bari -Fase del procedimento: valutazioni integrazioni richieste in data 30.11.2022. Contributo di ARPA Puglia – U.O.C. Ambienti Naturali.*
Rif. nota Regione Puglia prot. n. 3436 del 16.03.2022 (acquisita al protocollo ARPA al n. 18551 del 16.03.2022).

Proponente: *Comune di Bari*

Premesso che:

- il Comune di Bari ha trasmesso alla Regione Puglia, quale Autorità competente, con pec del 22.07.2021, istanza di Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale PAUR ex art. 27 bis del D.Lgs 152/23016 per il progetto "Riqualificazione del Waterfront della Città Vecchia, nel tratto compreso tra Santa Scolastica, il molo San Antonio e molo San Nicola";
- la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, con nota prot. n. 12818 del 07.09.2021 ha comunicato l'avvio del PAUR;
- il Comune di Bari, con pec del 28.10.2021, ha trasmesso la documentazione integrativa a riscontro della verifica di completezza della documentazione espressa dall'Autorità competente con nota prot. 14874 del 14.10.2021;
- la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, con nota prot. n. 15679 del 29.10.2021, ha comunicato, alle amministrazioni e agli Enti potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi, la pubblicazione della documentazione progettuale sul Portale Ambientale della Regione Puglia;
- il Comitato Regionale V.I.A., con nota prot. n. 17463 del 30.11.2021, valutati gli studi trasmessi, ha ritenuto necessario che la documentazione progettuale fosse integrata con gli approfondimenti indicati anche da questa Agenzia nel parere trasmesso con nota ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021;
- il Proponente, con nota prot. n. 73183 del 7.03.2022, ha trasmesso all'Autorità competente il riscontro alla richiesta di integrazioni. La documentazione aggiuntiva, resa disponibile mediante il Portale Ambientale della Regione Puglia, risulta composta dai seguenti elaborati:
 - (a) 01)_Trasm.Riscontro_a_ComitatoPAUR_Puglia_WATERFRONT Bari-Vecchia;
 - (b) 04- Nota del RUP;
 - (c) A17_Viste integrative;
 - (d) EE01_Elenco degli elaborati;
 - (e) Riscontro Arpa Prot. 81588;
 - (f) Riscontro parere;
 - (g) RT 19H FEBB.2022;

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Direzione Scientifica
U.O.C. Ambienti Naturali
Corso Vittorio Veneto n. 11, 70123 Bari
Tel. 080 9730701
e-mail: ambienti.naturali@arpa.puglia.it



- la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, con nota in oggetto, ha convocato per il giorno 05.04.2022 la seduta del Comitato Regionale V.I.A. avente in discussione, nell'elenco dell'ordine del giorno, le valutazioni in merito alla documentazione progettuale inviata dal Proponente.

Valutata la documentazione fornita, per quanto sopra esposto e limitatamente alle risposte formulate dal Proponente in relazione alle precedenti osservazioni trasmesse da questa Agenzia con nota ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021, si osserva quanto segue.

Al punto 1.a) parere ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021: *Per il primo modello, è necessario approfondire cosa si intende per “generare modifiche sulla morfodinamica assai localizzate e di modesta entità”, e soprattutto cosa si intende con la frase “[...] Si ritiene pertanto opportuno prevedere, in fase di progettazione, una protezione specifica nel tratto terminale della scogliera di progetto e nel varco tra tale scogliera ed il molo Sant’Antonio.”*

Riscontro ARPA Puglia – Esaminato il dettaglio delle spiegazioni riportate nell'elaborato (e), questa Agenzia ritiene esauriente il riscontro in merito allo specifico argomento.

Al punto 1.b) parere ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021: *“Relativamente al secondo modello (ricambio idrico), si ritiene necessaria la valutazione, oltre ai risultati presentati, delle variazioni nel tempo dei principali parametri chimico-fisici e biologici caratterizzanti l'ambiente idrico in questione, sia quelli chimico-fisici (percentuale di saturazione dell'ossigeno, temperatura, salinità, Chl a, macronutrienti – composti dell'azoto e del fosforo, ecc.) 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.)”*

Riscontro ARPA Puglia – Esaminato il dettaglio delle spiegazioni riportate negli elaborati (e) e (g), questa Agenzia ritiene parzialmente esauriente il riscontro in merito allo specifico argomento in quanto la distribuzione della concentrazione dei principali parametri chimico-fisici e di interesse igienico-sanitario è stata valutata solo in funzione delle variazioni nello spazio, ma non nel tempo; la necessità di valutare anche in funzione del periodo stagionale nasce dall'esigenza di focalizzare meglio alcune situazioni riconducibili mesi estivi più caldi, allorquando la temperatura delle acque superficiali può influenzare, per esempio, sia la concentrazione dell'ossigeno disciolto sia l'eventuale presenza e permanenza della componente microbiologica. Pur tuttavia, considerando il fatto che la simulazione è stata effettuata sulla base di scenari di partenza alquanto penalizzanti, ovvero assimilando le acque portuali a scarichi di reflui urbani depurati, si ritiene che le conclusioni riportate nell'elaborato (g) possano ritenersi plausibili, pur necessitando di conferme attraverso un apposito monitoraggio dell'ambiente marino da prescrivere, e che dovrà essere realizzato nelle distinte fasi ante operam, in corso d'opera e post operam.

Al punto 1.c) parere ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021: *“Si ritiene inoltre necessario che lo studio modellistico sia integrato tenendo conto di tutte le potenziali fonti di contaminazione che insistono sull'area in esame, come ad esempio la presenza di eventuali scarichi (censiti e non), nonché la potenziale influenza delle acque in uscita dal bacino del porto vecchio di Bari.”*

Riscontro ARPA Puglia – Esaminato il dettaglio delle spiegazioni riportate nell'elaborato (e), questa Agenzia ritiene esauriente il riscontro in merito allo specifico argomento.

Al punto 2) Osservazione da parere ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021: *“Per quanto riguarda la modellazione idrologica presentata nel documento RT12_Studio ricambio idrico, richiamando quanto già espresso con la nota prot. n. 6643 del 28.01.2021, si chiede al Proponente di specificare se, nell'ambito delle condizioni di base, sia stato effettivamente considerato il varco posto alla radice del molo Sant’Antonio che collega lo specchio acqueo antistante il lungomare Imperatore Augusto e il bacino del porto Vecchio (vedere Figura 1), in considerazione dell'importanza di tale elemento per il corretto calcolo*

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Direzione Scientifica
U.O.C. Ambienti Naturali
Corso Vittorio Veneto n. 11, 70123 Bari
Tel. 080 9730701
e-mail: ambienti.naturali@arpa.puglia.it



del ricambio idrico proposto nel documento, così come tutti gli eventuali altri elementi che possano potenzialmente influire sulla qualità ambientale della specifica zona marino-costiera.”

Riscontro ARPA Puglia – Esaminato il dettaglio delle spiegazioni riportate negli elaborati (e) e (g), questa Agenzia ritiene esauriente il riscontro in merito allo specifico argomento.

Al punto 3) Osservazione da parere ARPA Puglia prot. n. 81588 del 29.11.2021: “Per quanto riguarda il regime dei venti presentato nel documento RT12_Studio ricambio idrico, i cui grafici sono visibili da pagina 8 a pagina 11, questa Agenzia ritiene che, in virtù della conoscenza storica del territorio e di ulteriori studi effettuati anche da altre Agenzie/Enti, sia stato sottostimato il regime dei venti provenienti dal primo quadrante (da 0° a 90°N), con maggiore grado soprattutto per i mesi estivi. Si chiede pertanto al Proponente di dare riscontro su quanto indicato sopra, in particolare sulla base dei dati di quali stazioni anemometriche sia stata effettuata la validazione del modello idrodinamico utilizzato (vedere pagina 5 del documento sopra citato).”

Riscontro ARPA Puglia – Esaminato il dettaglio delle spiegazioni riportate negli elaborati (e) e (g), questa Agenzia ritiene che il riscontro in merito allo specifico argomento sia parzialmente esauriente, in quanto rimangono non del tutto risolte le criticità indicate nella nota sopra. In particolare, per quanto i grafici visibili nell’elaborato (e) confermino la coerenza tra i dati di vento provenienti dalla stazione di Bari (RMN) con quelli ottenuti dal database MWM, l’elaborato (g) fa riferimento alla serie temporale dei dati registrati dalla stazione ENAV di Bari-Palese, impiegata dalla Regione Puglia per l’analisi del clima anemometrico presentato nel Piano Regionale delle Coste (PRC); tale piano riporta che “...In estate si osserva un netto aumento di apparizioni di venti dal primo quadrante (da 0° a 90°N) ma anche la tramontana risulta più frequente...”¹ mostrando graficamente una percentuale di apparizione per i venti del primo quadrante uguale o superiore al 6% sul totale. Pertanto, al netto di variazioni strettamente legate alla posizione assoluta delle stazioni anemometriche di Bari (RMN) e Bari-Palese (ENAV), le informazioni dedotte dall’elaborato (g) non risultano congruenti con quanto presentato nell’elaborato (e).

Per tutti gli aspetti non esplicitamente indicati nella presente valutazione, il Proponente è comunque tenuto al rispetto delle disposizioni contenute nelle normative settoriali in materia di protezione dell’ambiente, nonché ad acquisire eventuali ulteriori autorizzazioni.

Il presente contributo valutativo è rilasciato, per quanto di competenza, quale atto endoprocedimentale, sono fatti salvi i diritti dei terzi, le determinazioni delle altre Istituzioni eventualmente coinvolte e la titolarità dell’Autorità Competente per quanto attiene la valutazione complessiva e/o il rilascio dell’autorizzazione in questione.

Distinti saluti

Il Direttore dell’U.O.C. Ambienti Naturali
Dott. Nicola Ungaro

I Funzionari Istruttori

Dott. Giuseppe Locuratolo

Dott. Enrico Barbone

¹ pag. 6751 del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 31 del 29-02-2012 - volume secondo



**REGIONE
PUGLIA**

Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

SEDE

Parere espresso nella seduta del 05/04/2022 – Parere Finale

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

Procedimento: ID VIA 693: PAUR ex art. 27-bis 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: VIA relativa al progetto di: Riqualificazione 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 B1 lett. B.1.e)

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

Proponente: COMUNE DI BARI

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati, ottenuti mediante download dal sito web "Portale Ambiente della Regione Puglia", <http://ecologia.regione.puglia.it/portal/VIA/Elenchi/Procedure+VIA>, sono di seguito elencati:

Documentazione pubblicata in data __/__/____ (rev.00, data XXXXX.2021):

RELAZIONIGENERALI

- EE01 ELENCOELABORATI
- RG01 RELAZIONETECNICAGENERALE
- RG02 DOCUMENTAZIONEFOTOGRAFICA
- RG03 RELAZIONESUPERAMENTO BARRIEREARCHITETTONICHEELOGES
- RG04 RELAZIONEGEOLOGICAESISMICA
- RG05 RELAZIONE ARCHEOLOGICA
- E ALLEGATI
- RG06 RELAZIONE SULLA GESTIONE
DELLE MATERIE



- RG07** RELAZIONE STORICA
RG08 RELAZIONE SANITARIA
RG09 RELAZIONE TECNICA PAESAGGISTICA

ELABORATI TECNICO-AMMINISTRATIVI

- DDP1** DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE DELLE OPERE EDILIZION STRUTTURALI
DDP2 DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE DELLE OPERE STRUTTURALI, DI DIFESA MARITTIMA E IMPIANTI
EPU ELENCO PREZZI UNITARI
CME COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
CMEa COMPUTO METRICO ESTIMATIVO OPERE COMPLEMENTARI
QE QUADRO ECONOMICO
CL CRONOGRAMMA DEI LAVORI
PIS AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO CONTENENTE LE PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

PROGETTO ARCHITETTONICO

ELABORATI GRAFICI A00

ELABORATO DI SINTESI GENERALE

ERALE

- A01** ELABORATO DI SINTESI AMBITO 1
A02 ELABORATO DI SINTESI AMBITO 2
A03 ELABORATO DI SINTESI AMBITO 3
A04 PLANIMETRIA GENERALE CON PERIMETRO DEL PRIMO STRALCIO DEL PROGETTO DEFINITIVO
 1:1000
A05 PLANIMETRIA DI RILIEVO CELERIMETRICO 1:1000
A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO
 1:5000/1:2000
A07 STATO ATTUALE – RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO MOLO SANT’ANTONIO – PRIMO TRATTO 1:200
A08 STATO ATTUALE – RILIEVO E ANALISI DEL DEGRADO MOLO SANT’ANTONIO – SECONDO TRATTO
 1:200
A09 PROGETTO – SCHEMA DI CARPENTERIA DELLE PIATTAFORME FISSE ARIDOSSO DEL MOLO SANT’ANTONIO E DELLA BANCHINA DI COMPLETAMENTO NEL BACINO DEL PORTO VECCHIO
 1:200-1:100



A10	PROGETTO–EDIFICIO MOLOSANT’ANTONIO –PIANTA PIANOTERRAECOPERTURE	1:200
A11	PROGETTO–EDIFICIOMOLOSANT’ANTONIO–PIANTADELCONTROSOFFITTOEILLUMINAZIONE	1:200
A12	PROGETTO– EDIFICIO MOLOSANT’ANTONIO – PROSPETTI ESEZIONI	1:200
A13	PROGETTO– EDIFICIO MOLO SANT’ANTONIOSTRALCI –PIANTA	1:100
A14	PROGETTO– EDIFICIO MOLOSANT’ANTONIO STRALCI – PROSPETTI ESEZIONI	1:100
A15	PROGETTO- INTERVENTI DICONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONIESTERNEDEMMOLOSANT’ANTONIO–PRIMOTRATTO	1:200
A16	PROGETTO- MOLOSANT’ANTONIO –INTERVENTI DICONSOLIDAMENTO,RECUPERO E SISTEMAZIONIESTERNE– SECONDOTRATTO	1:200
A16BIS PONTE DI COLLEGAMENTO FRA LE BANCHINE IN PROSSIMITA’ DELLA RADICE DEL MOLO SANT’ANTONIO		
A1 7	FOTOINSERIMENTIAMBIENTALIEVISTEDIPROGETTODELMOLOSANT’ANTONIO	
A1 8	STATOATTUALE–RILIEVOFRAMOLOS.ANTONIOEILTEATROMARGHERITA	1:200
A1 9	STATOATTUALE–RILIEVOFRAILTEATROMARGHERITAEILMOLOSANNICOLA	1:200
A2 0	PROGETTO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE FRAMOLOS. ANTONIO E IL TEATROMARGHERITA	1:200
A2 1	PROGETTO – INTERVENTI DI CONSOLIDAMENTO, RECUPERO E SISTEMAZIONI ESTERNE FRAILTEATRO MARGHERITA E IL MOLO S. NICOLA	1:200
A2 2	STATOATTUALE–RILIEVOGIARDINOFABRIZIODEANDRE’EMOLOSANNICOLA	1:200
A2 3	PROGETTO- INTERVENTIDICONSOLIDAMENTO,RECUPEROESISTEMAZIONIESTERNEDELMOLOS ANNICOLA	1:200
A2 4	PROGETTO–NUOVOCHIRINGUITOPIANTA–PROSPETTI–SEZIONI	1:200/1:10 0
A2 5	FOTOINSERIMENTIAMBIENTALIEVISTEDIPROGETTODELMOLOSANNICOLA	
A2 6	LAYOUTDICANTIERE–MOLOSANT’ANTONIO	
A2 7	LAYOUTDICANTIERE–TRAMOLOSANT’ANTONIOETATROMARGHERITA	
A2 8	LAYOUTDICANTIERE– MOLOSANNICOLA	



RELAZIONITECNICHESPECIALISTICHE

- RT01** RELAZIONESPECIALISTICAOPEREARCHITETTONICHE
- RT 02** RELAZIONE SUI MATERIALI
- RT 03** RELAZIONEGEOTECNICAESULLEFONDAZIONI
- RT04** RELAZIONIDICALCOLOSTRUTTUREINELEVAZIONE
- RT 05** TABULATI DICALCOLO
- RT06** RELAZIONEDICALCOLOSOLAIO
- RT07** RELAZIONEDICALCOLOIMPIANTOIDRICO-FOGNARIO
- RT08** RELAZIONEDICALCOLOIMPIANTOCONDIZIONAMENTO
- RT08a** ALLEGATORELAZIONEDICALCOLOIMPIANTOCONDIZIONAMENTO(ex-L.10/91)
- RT09** RELAZIONEDICALCOLOIMPIANTIELETRICI
- RT10** RELAZIONEDICALCOLOIMPIANTOANTINCENDIO
- RT11** STUDIOMETEOMARINO EAGITAZIONERESIDUAINTERNA
- RT12** STUDIO DELRICAMBIO IDRICOEDELLA DINAMICACOSTIERADELLOSPECCHIO ACQUEO
- RT 13** RELAZIONE DI CALCOLO SCOGLIERE
- RT 14** RELAZIONE DI CALCOLO
DEI PONTILI
- RT15** TABULATI DICALCOLO
- RT16** PONTEPEDONALE-RELAZIONEGEOTECNICAESULLEFONDAZIONI
- RT17** PONTEPEDONALE-RELAZIONEDICALCOLOSTRUTTURALE
- RT18** PONTEPEDONALE- TABULATIDI CALCOLO

STUDIODI IMPATTO AMBIENTALE

- RT19** STUDIODI IMPATTOAMBIENTALE
- RT19a** STUDIO DIINCIDENZAAMBIENTALE
- RT19b** ANALISIGRANULOMETRICASEDIMENTIAREA DIPROGETTO
- RT19c** STUDIO PREVISIONALE DEGLIIMPATTI ACUSTICI
- RT19d**MATRICIDI VALUTAZIONE DEGLIIMPATTIAMBIENTALI
- RT19e**VALUTAZIONEQUANTITATIVADEGLIIMPATTISULLACOMPONENTEATMOSFERA
- RT19 f** PIANODIMONITORAGGIOAMBIENTALE
- RT19g**SINTESINONTECNICA



RT19h CONSULENZA SCIENTIFICA PER GLI APPROFONDIMENTI DELLA SIMULAZIONE CON MODELLO NUMERICO DEL RICAMBIO IDRICO TRA PORTO VECCHIO E AREA DI INTERVENTO (non presente in elenco elaborati)

SIA 01 RAPPORTI DEL PROGETTO CON LE AREE DI INTERESSE NATURALISTICO

SIA02 RAPPORTI DEL PROGETTO CON IL SITO NATURA 2000 ZSC IT120009 POSIDONIA SANVITO-BARLETTA

SIA03 LITOLOGIA E CONSISTENZA DELLE FORMAZIONI A POSIDONIA OCEANICA RILEVATE PER L'AREA DI IN DAGINE

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
- PR02** PLANIMETRIA BONIFICABELLICA
- SZ01** SEZIONI TIPO SCOGLIERA

- SZ02** SEZIONI SCOGLIERA TAV 1 di 2
- SZ03** SEZIONI SCOGLIERA TAV 2 di 2
- SZ04** SEZIONI TESTATA SCOGLIERA

ELABORATI TECNICI IMPIANTI

- ID01** AREA MUSEALE-IMPIANTO IDRICO-DISTRIBUZIONE AFS –ACS
- ID02** MOLOSANNICOLA – TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE
- CDZ01** AREA MUSEALE - IMPIANTO CLIMATIZZAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE MANDATA E RIPRESA ARIA
- CDZ02** AREA MUSEALE - IMPIANTO CLIMATIZZAZIONE - PLANIMETRIA GENERALE TUBAZIONI FLUIDI TERMOVETTORI
- CDZ03** AREA MUSEALE - IMPIANTO CLIMATIZZAZIONE - SCHEMI UNIFILARI
- AI01** AREA MUSEALE-IMPIANTO ANTINCENDIO - PLANIMETRIA GENERALE
- EL01** AREA MUSEALE - IMPIANTO ELETTRICO - PLANIMETRIA GENERALE ALLACCI



-
- EL02** AREAMUSEALE-IMPIANTOELETTICO-DISTRIBUZIONEPRINCIPALE
- EL03** AREAMUSEALE-IMPIANTOELETTICO-DISTRIBUZIONESECONDARIA
- EL04** AREAMUSEALE -IMPIANTOELETTICO -IMPIANTO DIILLUMINAZIONEORDINARIA
EDIEMERGENZA
- EL05** AREAMUSEALE-STUDIOILLUMINOTECNICOILLUMINAZIONEORDINARIA
- EL06** AREA MUSEALE - STUDIO ILLUMINOTECNICO ILLUMINAZIONE
DI EMERGENZA
- EL07a** AREA MUSEALE - IMPIANTO ELETTRICO - IMPIANTO DI
ILLUMINAZIONE ESTERNA
- EL07b** AREA MUSEALE - IMPIANTO ELETTRICO - IMPIANTO DI
ILLUMINAZIONE ESTERNA
- EL08a** AREA MUSEALE-
STUDIOILLUMINOTECNICOILLUMINAZIONEESTERNA
- EL08b** AREAMUSEALE-STUDIOILLUMINOTECNICOILLUMINAZIONEESTERNA
- EL09** AREAMUSEALE-IMPIANTOELETTICO -FONIA-DATI -DIFFUSIONESONORA
- EL10** AREA MUSEALE - IMPIANTO ELETTRICO - SCHEMA A BLOCCHI DELLA
RETE ELETTRICA BT
- EL11** AREA MUSEALE - IMPIANTO ELETTRICO - SCHEMI ELETTRICI UNIFILARI
E FRONTI QUADRO
- EL12** AREA MUSEALE -IMPIANTOFONIA/DATI/AUDIO- SCHEMIA BLOCCHIED
UNIFILARI
- EL13** AREAMUSEALE - CABINAELETTRICA - LAYOUTAPPARECCHIATURE MT
- EL14** AREA MUSEALE - CABINA ELETTRICA - LAYOUT
APPARECCHIATURE BT
- EL15** AREA MUSEALE - CABINA ELETTRICA - SCHEMI ELETTRICI
UNIFILARI MT
- EL16** AREAMUSEALE-CABINAELETTRICA-
SCHEMIELETTRICIUNIFILARIBT
- EL17** AREAMUSEALE-IMPIANTORILEVAZIONEFUMI-
PLANIMETRIAGENERALE
- EL18** AREAMUSEALE- IMPIANTORILEVAZIONEFUMI -SCHEMA ABLOCCHIED UNIFILARE
- EL19** MOLOSANNICOLA-IMPIANTOELETTICO-DISTRIBUZIONEPRINCIPALEESECONDARIA
- EL20** MOLOSANNICOLA-IMPIANTOELETTICO-IMPIANTODIILLUMINAZIONE-
VIDEOSORVEGLIANZA



ELABORATI TECNICI STRUTTURE

- ST01** AREA MUSEALE - LOCALE IMPIANTISTICO INTERRATO: PIANTA DEI FILI FISSI DELLE FONDAZIONI (Q=-1,30 m) E DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE (Q=-0,60 m)
- ST02** AREA MUSEALE-PIANOTERRA: PIANTA DEI FILI FISSI DELLE FONDAZIONI (Q=+0,88 m) E DEI PILASTRI IN C.A. (Q = +1,58 m)
- ST03** AREA MUSEALE-PIANOTERRA: PIANTA DEI FILI FISSI DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE (Q=+1,93 m)
- ST04** AREA MUSEALE - LOCALE IMPIANTISTICO INTERRATO: CARPENTERIA DELLE FONDAZIONI (Q=-1,30 m) E DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE (Q =-0,60 m)
- ST05** AREA MUSEALE - PIANO TERRA: CARPENTERIA DELLE FONDAZIONI (Q=+0,88 m)
- ST06** AREA MUSEALE-PIANOTERRA: CARPENTERIA DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE (Q=+1,93 m)
- ST07** AREA MUSEALE-PIANO TERRA: CARPENTERIA DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE (DAQ=+6,50 m) A Q=+7,85 m)
- ST08** AREA MUSEALE-SEZIONISTRUTTURALI
- ST09** AREA MUSEALE-PARTICOLARI COSTRUTTIVI
- ST010** AREA MUSEALE-TABELLE DEI PILASTRI
- ST011** AREA MUSEALE - PLANIMETRIA INIEZIONI PER IL CONSOLIDAMENTO DEL TERRENO DI FONDAZIONE
- ST012** PONTE PEDONALE - CARPENTERIA DELLE FONDAZIONI E DELLA STRUTTURA DI ELEVAZIONE, SEZIONISTRUTTURALI E PLANIMETRIA INIEZIONI PER IL CONSOLIDAMENTO DEL TERRENO
- PT01** PONTILI - STRALCI TIPOLOGICI PALIFICATI (Q = +1,28 m s.l.m.m.)
- PT02** PONTILI - STRALCI TIPOLOGICI TRAVI PRINCIPALI (Q = +1,60 m s.l.m.m.)
- PT03** PONTILI - SCHEMA TIPOLOGICO IMPALCATO PREASSEMBLATO (Q = +1,90 m s.l.m.m.)
- PT04** PONTILI-SEZIONISTRUTTURALI - SCHEMA IMPALCATO PREASSEMBLATO E FASI REALIZZATIVE PALIFICATA
- PT05** PONTILI- DETTAGLI COSTRUTTIVI

Viene precisato in un allegato "Leggimi" che gli elaborati:

- 03_PROGETTO ARCHITETTONICO ELABORATI GRAFICI / A06 INQUADRAMENTO URBANISTICO E QUADRO VINCOLISTICO

- 03_PROGETTO ARCHITETTONICO ELABORATI GRAFICI / A11 PROGETTO - EDIFICIO MOLO SANT'ANTONIO - PIANTA DEL CONTROSOFFITTO E ILLUMINAZIONE



- 03_PROGETTO ARCHITETTONICO ELABORATI GRAFICI / A12 PROGETTO – EDIFICIO MOLO SANT'ANTONIO – PROSPETTI E SEZIONI

Con nota del Comune di Bari n. 0073183/2022 del 07/03/2022, viene trasmessa la seguente ulteriore documentazione:

- Elenco degli elaborati del progetto definitivo aggiornato;
- Riscontro del RUP alle osservazioni del Comitato VIA;
- Elaborato A17 Viste int. - Fotoinserimenti ambientali e viste di progetto molo Sant'Antonio - viste integrative;
- Riscontro Parere Arpa Puglia- U.O.C. Ambienti Naturali Prot. 81588 del 29.11.2021;
- RT19h – consulenza scientifica per gli approfondimenti alla simulazione con modello numerico del ricambio idrico tra porto vecchio e area di intervento;
- Riscontro ARPA Prot. 81588 - Riscontro Parere Arpa Puglia- U.O.C. Ambienti Naturali Prot. 81588 del 29.11.2021;
- Riscontro Comitato 30.11.2021 - Riscontro Parere Comitato Regionale VIA espresso nella seduta del 30.11.2021;

Del contenuto delle stesse si dà riscontro nel prosieguo del presente parere.

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

La proposta progettuale, oggetto della presente valutazione, è finalizzata alla realizzazione degli interventi di riqualificazione del Waterfront del Lungomare Imperatore Augusto nel tratto compreso tra il molo sopraflutto del Porto Nuovo (tratto di radicamento di levante) ed il molo Sant'Antonio del Porto Vecchio di Bari, attraverso l'implementazione, la trasformazione e la rifunzionalizzazione degli spazi pubblici esistenti prospicienti il mare lungo il tratto interessato.

L'area di intervento, relativa al progetto definitivo oggetto della procedura di PAUR, costituisce una parte del più esteso progetto preliminare approvato con D.G.M. n. 85 del 04/02/2019. Nello specifico, l'area costituente lo stralcio di progetto definitivo oggetto di verifica comprende il tratto di Lungomare Araldo di Crollalanza, a partire dal Giardino Fabrizio de Andrè, interessando il Molo San Nicola fino al Circolo Barion e le strutture architettoniche esistenti, ovvero la struttura pergolata denominata "Chiringuito" e la serie di manufatti accessibili dalla banchina, destinati a deposito a uso dei pescatori. L'ambito di intervento prosegue fino al Teatro Margherita, interessando il Lungomare e la banchina in adiacenza. Superato il Teatro Margherita l'area di progetto comprende il Lungomare Imperatore Augusto e le relative banchine, fino a superare la radice del Molo Sant'Antonio e si interrompe poco prima dell'Arco di varco della Muraglia in corrispondenza di Via Corsioli. Il Molo Sant'Antonio è interamente compreso nel perimetro dell'intervento ad eccezione dell'attività di cantieristica navale che serve l'intero bacino del cosiddetto Porto Vecchio e della banchina sottostante.

L'area interessata da progetto è stata suddivisa in tre ambiti distinti (cfr. Fig.1):



- Ambito 1 - Lungomare Imperatore Augusto (indicato in arancione);
- Ambito 2 - Molo Sant'Antonio (indicato in verde);
- Ambito 3 - Molo San Nicola (indicato in grigio).



Fig. 1 – Individuazione dei n.3 ambiti di intervento

Analisi di coerenza con il PPTR Puglia

Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale pugliese espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), l'area d'intervento appartiene all'ambito paesaggistico "La Puglia centrale", nonché alla figura territoriale "La conca di Bari e il sistema radiale delle lame".

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti per la riqualificazione del waterfront interessano alcuni beni e gli ulteriori contesti paesaggistici della struttura idro-geo-morfologica e di quella antropica e storico-culturale, come di seguito riportato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici*: l'intervento interferisce con "Territori costieri", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 45 delle NTA del PPTR;



- *Ulteriori contesti*: l'intervento interferisce con "Sorgenti", disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 48 delle NTA del PPTR.

Struttura antropica e storico-culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi non sono interessati dai beni paesaggistici di cui alle componenti culturali e insediative e dei valori percettivi della Struttura antropica e storico-culturale;
- *Ulteriori contesti*: l'intervento interferisce con "Città consolidata" delle componenti culturali e insediative, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR, e con "Strade a valenza paesaggistica" delle componenti dei valori percettivi e controllo paesaggistico, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

Si evidenzia che, come riportato dallo stesso proponente, le opere in progetto pur non intercettando direttamente Siti della Rete Natura 2000 risultano comunque prossime alla ZSC Mare IT9120009 denominato Posidonieto San Vito - Barletta.

Su tali aspetti il Servizio competente regionale esprimerà parere di merito, ma in questa sede, nel successivo paragrafo, si compiranno importanti approfondimenti.

La tutela paesaggistica: approfondimenti sull'area di intervento e rapporti con i progetti strategici.

I progettisti riportano a pag. 24 della relazione paesaggistica che "Dalla perimetrazione effettuata dal Comune di Bari per individuare le aree di che non sono soggette all'applicazione del PPTR, risulta che le aree di progetto sono tutte comprese entro la delimitazione che identifica le aree esenti dal regime di Autorizzazione Paesaggistica. Pur in questa condizione di partenza, si è tenuto conto del quadro normativo del Piano di Tutela del paesaggio e, per ciascun Bene Paesaggistico e Ulteriore Contesto interessato, è stata verificata la relativa normativa d'uso. Di seguito si riportano le prescrizioni, direttive, indirizzi e misure di salvaguardia seguite da un commento in relazione alle specifiche scelte progettuali effettuate".

Quanto prima posto in risalto dai progettisti vale in realtà per i comuni che hanno compiuto il percorso di adeguamento al PPTR dello strumento urbanistico vigente, aspetto questo che non è però riportato negli studi prodotti e che non risulterebbe essere stato percorso dal Comune di Bari. Ad ogni buon conto i progettisti compiono un approfondimento specifico su BP e UCP dell'area ed in merito all'attuazione delle previsioni progettuali varrà formalmente quanto sarà posto in risalto dalla Sezione Assetto del Territorio della Regione Puglia il cui parere dovrà essere allegato alla presente e i cui contenuti dovranno comunque essere di fatto acquisiti.

La lettura dello strumento paesaggistico regionale (PPTR) e degli studi correlati allo stesso, evidenzia che l'area di intervento ricade nell'ambito 5, Puglia Centrale. Il tema di riferimento è quello dei paesaggi urbani in ambito costiero e la figura territoriale è la conca di Bari e il sistema radiale delle Lame, in cui Bari occupa un ruolo centrale. L'area di intervento è compresa tra il Canale Valenzano e la Lama Picone, che sfociava poi in corrispondenza della colmata di Marisabella.



Come riporta la relazione paesaggistica, <Nell'ambito del "festone delle città costiere" che caratterizza la costa pugliese, Bari si distingue nettamente per la sua dimensione e, come altre città che affacciano sull'Adriatico, è anch'essa una città-porto. La valenza paesaggistica dell'ambito di progetto risiede prevalentemente nel valore urbano e nella stratigrafia storica, consolidata e identitaria, definitasi nel corso del tempo, che ha dato luogo attraverso l'azione antropica alla realizzazione di beni patrimoniali e paesaggistici di grande pregio>.

Nell'area si riscontrano vari Beni Paesaggistici (BP) ed Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP), tra cui:

- Componenti idrologiche: BP territori costieri (art. 142 comma 1 lettera a del Codice);
- Componenti delle aree protette: UCP Siti di rilevanza naturalistica Posidonieto San Vito Barletta;
- Componenti culturali e insediative: UCP città consolidata;
- Componenti dei Valori percettivi: UCP Strada a valenza paesaggistica.

Il PRG riporta poi un ambito sottoposto a **vincolo paesistico** (tra il Teatro Margherita e il Lungomare fino a Piazza Diaz, comprendendo anche il retrostante Quartiere Madonnella).

I progettisti pongono in risalto, infatti, che nella legenda del PRG è riportata la perimetrazione prima richiamata. La stessa perimetrazione è ampiamente superata ed estesa nel DPP (che non rappresenta però un vincolo), che riconosce ai contesti urbani coinvolti il maggiore pregio architettonico e di impianto.

Inoltre, ai sensi della parte II del **D.Lgs. n. 42 / 2004 (art. 10 c. 1 e c. 4 lett. f/g)**, le aree di progetto sono tutelate per il loro interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico: gli interventi da realizzare devono essere preventivamente soggetti a procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica (art. 91 del Codice) e a procedimento di autorizzazione paesaggistica (art. 146 del Codice), laddove dovuto. In figura, tratta dalla relazione paesaggistica, sono riportati gli ambiti di intervento (del progetto preliminare e dello stralcio del progetto definitivo).



Estratto Cartografico del PPTR: In rosso gli ambiti 1-2-3 del Progetto Preliminare, in blu il perimetro di intervento del primo stralcio del Progetto Definitivo.

Come si vede dalla legenda, la linea verde rappresenta la strada con valenza paesaggistica, in verde si riporta la città consolidata e il tratteggio obliquo stretto rappresenta i territori costieri. A mare è



evidenziato con analogo tratteggio ma di dimensioni maggiori, il posidonieto del SIC San Vito-Barletta.

Fra le scogliere esistenti e il Poseidonieto la distanza risulta variabile ma mai inferiore a 280 m. Le opere di progetto non interessano direttamente la Prateria di *Posidonia Oceanica* ma l'area protetta è presa in conto per la vicinanza. I lavori potrebbe in effetti indirettamente interferire con il sito tutelato. Al largo, oltre la fascia di poseidonieto, l'area è estremamente importante per la presenza di una fascia di coralligeno pugliese.

Se quanto riportato rappresenta elemento di ricchezza paesaggistica, i progettisti pongono pure in risalto la presenza di detrattori associati a scarichi fognari che spesso inducono rilevanti criticità, specie in presenza di pioggia.

La relazione paesaggistica riporta quindi quanto previsto dalle NTAS del PPTR per ogni BP e UCP individuato e alla stessa si rimanda.

I progettisti evidenziano che il progetto di riqualificazione mira alla valorizzazione e al recupero ambientale delle aree di intervento.

<In particolare le opere proposte non impermeabilizzano ulteriore suolo facendo salva la permeabilità esistente e implementandola ove possibile. La previsione dei pontili fissi, nuovi spazi pubblici attrezzati prospicienti il mare, complanari rispetto alla quota attuale della passeggiata del Lungomare, sono posti oltre il muretto di delimitazione ritmato dalla presenza dell'illuminazione storica.

I pontili fissi che implementano lo spazio pubblico per il tempo libero vestono architettonicamente l'attuale fascia caratterizzata dalle opere di difesa, fascia già antropizzata in passato a seguito della realizzazione dei massi in calcestruzzo ciclopico realizzati per difendere la costa dall'azione del moto ondoso. La sagoma dei pontili, piuttosto che replicare l'andamento sinuoso del tracciato viario ed associarsi formalmente ad esso, evoca l'andamento della Muraglia retrostante con la quale instaura un dialogo formale.

La tecnologia scelta per conseguire il miglior inserimento del progetto è la meno invasiva possibile e le superfici dei pontili, come erano previsti nel progetto preliminare e nel primo stralcio del progetto definitivo approvato in linea tecnica, sono state in questa riedizione ridotte e ridimensionate, conformemente al Parere

formulato dalla Soprintendenza in sede di Conferenza dei Servizi. I pontili fissi saranno realizzati con il supporto di pali in acciaio zincato, soluzione che consente la totale reversibilità dell'intervento e il minore impatto in fase di realizzazione per la creazione di opere di questo tipo. Nell'auspicio che la qualità dell'acqua in ambito urbano migliori ulteriormente in futuro e che quindi possa essere concessa la balneazione, tali opere faciliterebbero moltissimo la fruibilità per i bagnanti.

La realizzazione del MUMAB avviene in piena conformità rispetto a quanto disciplinato, in quanto trattasi di demolizione e ricostruzione di un manufatto legittimamente esistente e non avente valore storico e identitario. La sostituzione edilizia inoltre è effettuata nel pieno rispetto dell'incremento volumetrico consentito.

L'opera persegue la finalità di adeguare il nuovo manufatto dal punto di vista funzionale e strutturale contribuendo nel contempo alla Riqualificazione paesaggistica dei luoghi.

Per quanto attiene il sistema di raccolta e riuso delle acque piovane, in riferimento a quanto descritto nel capitolo relativo allo stato attuale per l'area del Molo San Nicola, il progetto prevede la realizzazione di un apposito impianto di recupero delle acque piovane, dotato di vasca di sedimentazione e di cisterna utile per



l'inaffiamento e l'alimentazione delle cassette di scarico dei sanitari delle attività interne al Chiringuito.

In relazione all'intervento sulla struttura pergolata denominata "il Chiringuito" si precisa che lo stesso è necessario per motivi di adeguamento sia sismico che funzionale. il manufatto presenta un grado di deterioramento delle componenti strutturali e delle finiture tali da richiedere la revisione complessiva dell'oggetto, pur preservandone le caratteristiche che lo caratterizzano>.

Gli interventi sarebbero inoltre coerenti con gli indirizzi e le direttive per le componenti culturali e insediative di cui agli artt. 77 e 78 delle NTA del PPTR. Per i progettisti (cfr. pag. 29 della relazione paesaggistica), *"L'intervento nel suo complesso è in linea con gli Indirizzi e le Direttive per le componenti culturali e insediative in quanto non altera minimamente la struttura storica e i caratteri identitari del contesto urbano limitrofo".*

Negli studi proposti vengono poi focalizzate e presentate le limitazioni associate alla presenza dell'UCP Strada a valenza paesaggistica. Rispetto alle previsioni normative del PPTR per i progettisti l'intervento risulta possibile, atteso che *"le scelte progettuali non alterano e non compromettono l'integrità dei peculiari valori percettivi del paesaggio antropico e naturale che si apprezza percorrendo il Lungomare di Bari. I punti di vista e le visuali non sono in alcun modo occluse o pregiudicate dall'insieme dalle opere proposte".*

E ancora:

"I pontili fissi, che evocano l'andamento geometrico della Muraglia, insistono in prevalenza su aree già antropizzate ma non utilizzabili e godibili in quanto opere di difesa che, seppur parzialmente protette dalle scogliere debolmente emerse esistenti, non sono di fatti accessibili alla collettività per ragioni di sicurezza pubblica. Il progetto prevede un allestimento architettonico e funzionale che rende quella fascia fruibile e protetta grazie all'implementazione delle opere di difesa poste a largo. L'allestimento mitigherà la presenza delle opere di difesa realizzate dopo il completamento del Lungomare negli anni '30, ovvero di quei due gradoni di calcestruzzo ciclopico, posti oltre il muretto che delimita la passeggiata. Il calpestio dei pontili sarà costituito da pannelli con finitura superficiale in paiolato, materiale naturale che ben si ambienterà nel contesto ospitante. Giova ribadire che il sistema costruttivo scelto per realizzare i pontili consente la completa reversibilità nel futuro, qualora per scelte differenti da quelle attuali si volesse ripristinare lo stato ante opera".

Altresì:

"Il resto delle opere consiste in due interventi che riguardano l'edilizia esistente, il primo di sostituzione del manufatto che si trova nel primo tratto del Molo Sant'Antonio con il nuovo MUMAB, che consentirà di godere di nuove visuali laddove oggi vi è una barriera continua. Il secondo nel primo tratto del Molo San Nicola, che prevede la rifunzionalizzazione della struttura pergolata nota come il Chiringuito. Il resto delle opere previste sostanzialmente riguarda la riqualificazione urbana, dunque nell'insieme trattasi di opere in linea con le Misure di salvaguardia e utilizzazione per le componenti dei valori percettivi".

Un ulteriore aspetto importante associato alla tutela paesaggistica è quello relativo alla presenza del Posidonieto San Vito-Barletta. Negli studi proposti sono presentati indirizzi e direttive per tale UCP e per i contenuti si rimanda a quanto presentato negli stessi studi in dettaglio nonché alle vigenti NTA del PPTR. Le opere previste in progetto non ricadono però arealmente sulle rilevanze naturalistiche citate e l'impatto associabile può essere solo di tipo indiretto, trovandosi a circa 280 m dallo stesso Posidonieto nel punto di minima distanza.



Le scelte progettuali sono comunque state orientate a contenere ogni impatto, come posto in risalto dai progettisti, che infatti evidenziano che:

“Un primo accorgimento è stato quello di scegliere un sistema di supporto puntuale, su pali, evitando di prendere in considerazione ipotesi che prevedessero ulteriori colmate, diversamente da quanto si è fatto in passato. In seconda istanza si è poi passati a calibrare al meglio il dimensionamento della maglia strutturale, per ridurre al minimo necessario la quantità dei pali utili al supporto per la superficie dei pontili.

In ultimo, come già accennato, si è scelto uno tra i sistemi costruttivi più performanti e che consentono la totale reversibilità dell'intervento. Gli interventi di progetto sono i minimi indispensabili per poter garantire l'adeguata protezione e fruizione in sicurezza delle opere previste. In relazione al sistema naturalistico che si trova al largo delle opere di difesa esistenti e da implementare, si rimanda al SIA ove si specificano esaurientemente i risultati delle analisi effettuate e delle conclusioni raggiunte. In questo contesto è invece utile sottolineare che le opere di difesa previste rimarcano la posizione delle attuali scogliere emerse attraverso interventi di rifioritura delle stesse e attraverso la realizzazione di un reef sommerso, necessario per conseguire l'abbattimento del moto ondoso e nel contempo non impattare paesaggisticamente in un contesto sensibile come quello di cui trattasi, antistante il Centro Storico. Un'ulteriore nota merita l'attenzione di provvedere al lavaggio dei massi che saranno utilizzati per la realizzazione dell'implementazione delle opere di difesa, tale accorgimento abatterà notevolmente la sospensione di polveri di cava nell'ambiente marino durante la delicata fase di realizzazione dell'intervento. Come si è osservato in altri contesti, è utile rilevare che la realizzazione di scogliere in massi calcarei naturali favorisce la protezione delle biocenosi a largo delle opere e crea ulteriori spazi e interstizi facilmente colonizzabili da diverse specie marine”.

Come prima posto in evidenza, le aree di intervento, ai sensi della parte II del Codice, sono tutelate per il loro interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico. Ciò è stato posto in risalto anche nel Parere favorevole emesso dalla SABAP con nota 7998/2020 acquisito in sede di CdS, ove si specifica che gli interventi a farsi devono essere preventivamente soggetti a procedimento di accertamento di compatibilità paesaggistica (art. 91 del Codice) e a procedimento di autorizzazione paesaggistica (art. 146 del Codice), laddove dovuto. Le aree di progetto comprendono giardini aventi interesse storico, pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico.

Preliminarmente allo sviluppo del progetto definitivo è stata condotta una Verifica di Valutazione dell'Impatto Archeologico attraverso prospezioni subacquee da parte di archeologi (Cfr. Relazione RG05); tale verifica, già condivisa e trasmessa alla competente Soprintendenza, è stata estesa a tutta l'area di intervento e per l'area direttamente interessata dagli interventi della progettazione definitiva è stato individuato un grado di potenziale archeologico n° 5 (Rischio Archeologico medio).

Durante l'esecuzione dei lavori, in ossequio a quanto richiesto dalla SABAP, le aree di cantiere saranno costantemente presidiate da archeologi esperti individuati tra gli elenchi del MIBACT.

È interessante porre in relazione il progetto di riqualificazione del waterfront con gli obiettivi strategici del PPTR. Di seguito le considerazioni sulla coerenza proposte dai progettisti.



OBIETTIVO 1: GARANTIRE L'EQUILIBRIO IDRO-GEO-MORFOLOGICO DEI BACINI IDROGRAFICI

“Le previsioni di progetto non comportano alcuna compromissione sui bacini idrografici e la realizzazione delle opere in programma non determinerà alcuna ulteriore impermeabilizzazione di suolo”.

OBIETTIVO 2: MIGLIORARE LA QUALITÀ AMBIENTALE DEL TERRITORIO

“Le scelte appena elencate contribuiscono in buona misura anche al conseguimento degli Obiettivi per migliorare la qualità ambientale del territorio”.

OBIETTIVO 3: VALORIZZARE I PAESAGGI E LE FIGURE TERRITORIALI DI LUNGA DURATA

“Le azioni progettuali contribuiscono alla valorizzazione dei paesaggi e delle figure territoriali di lunga durata, trattandosi esclusivamente di opere di riqualificazione urbana che conservano tutti i caratteri invariati costituenti il paesaggio urbano”.

OBIETTIVO 5: VALORIZZARE IL PATRIMONIO IDENTITARIO CULTURALE E INSEDIATIVO

“Il progetto di riqualificazione ... riconosce e valorizza la città storica e stabilisce con essa nuove relazioni. La dotazione di ampi spazi pubblici antistanti il centro storico, il rimando formale dei pontili rispetto alla giacitura della muraglia, ... costituirà un importante potenziamento in termini di godibilità paesaggistica ... Laddove oggi esiste solo una fascia “tecnica” non fruibile, a difesa del Lungomare ci sarà un ampio spazio pubblico attrezzato per il tempo libero. Il MUMAB, Museo del Mare di Bari, che sostituisce un edificio degradato e obsoleto ...”.

OBIETTIVO 8: VALORIZZARE LA FRUIZIONE LENTA DEI PAESAGGI

“In relazione alla valorizzazione e salvaguardia della strada di interesse paesaggistico le scelte progettuali ne favoriscono la fruizione paesistica percettiva e il ruolo di arteria di accesso. Il Lungomare acquisisce un nuovo ruolo, ... Dalle nuove superfici sarà possibile godere di nuove visuali privilegiate verso la città”.

OBIETTIVO 9: VALORIZZARE E RIQUALIFICARE I PAESAGGI COSTIERI DELLA PUGLIA

“La pluralità di interventi di riqualificazione dei waterfront, nel suo insieme, comporta la rigenerazione dei paesaggi costieri della Puglia ...”.

Un tema specifico è quello relativo all'**impatto delle opere sul BP Paesaggi Costieri**, ampiamente discusso dai progettisti nella relazione paesaggistica da pag. 40.

“... la maggior parte delle opere proposte sono di Riqualificazione urbana e pertanto non possono che essere migliorative rispetto all'assetto attuale. Le sole opere che esulano dall'ordinario sono la sostituzione del manufatto edilizio sul Molo Sant'Antonio, la realizzazione dei pontili fissi e l'implementazione delle opere di difesa marittima, attraverso interventi di rifioritura di quelle esistenti e di un reef sommerso, utile all'abbattimento del moto ondoso”.

Analisi di coerenza con il PAI

Dalla consultazione della Carta Idrogeomorfologica dell'AdB, si rileva che l'intervento non interferisce con alcuna area di rischio o a pericolosità idraulica e geomorfologica perimetrata dal PAI.

Analisi di coerenza con il Piano Tutela delle Acque



Gli studi del proponente evidenziano 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”*.

A tal proposito si osserva che il parere di assoggettabilità a VIA aveva evidenziato 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”*. La nuova documentazione posta a disposizione non ha fornito tale riscontro, mentre ha fornito alcune valutazioni in merito alle acque superficiali di cui alle precisazioni pervenute con gli elaborati E) e G) trasmessi.

Analisi di coerenza con il 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.

L’attuale PRQA inserisce il territorio comunale di Bari nella Zona C -Comparto Industriale. In tale area è prevista l’attuazione di misure che hanno l’obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane. Il Piano auspica e favorisce l’introduzione o l’incremento dei parcheggi di scambio mezzi privati - mezzi pubblici, nonché gli interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale. Le misure prescrittive puntano a limitare la circolazione dei mezzi più inquinanti.

La regione Puglia non ha redatto Piani e misure d’azione che interessino il comune di Bari che, come detto, rientra secondo la zonizzazione nella zona *“IT 16104 Zona/ agglomerato di Bari ed in particolare ricade nella zona C del PRQA ovvero in area dove sono previste misure per la mobilità e per l’educazione ambientale e le misure per il comparto industriale. L’intervento proposto, a giudizio dei progettisti, non andrà quindi ad alterare le condizioni qualitative dell’aria ed anzi, nel lungo periodo, potrà avere *“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”**.

Analisi di coerenza con il Piano Comunale delle Coste (PCC)

Il Comune di Bari attualmente non risulta abbia approvato il PCC.

Il piano di indirizzo per la stesura del Piano Comunale delle Coste è stato approvato con DGC n. 573 del 23/08/2017, con l’obiettivo di delineare una strategia complessiva dell’intera fascia costiera.

I progettisti evidenziano 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 avvalorata a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.



Analisi di coerenza con il Piano di Zonizzazione Acustica

Il Comune di Bari attualmente non è dotato di Piano di zonizzazione acustica, ancorché lo stesso sia stato redatto circa 20 anni fa. Non è conseguentemente dotato di Piano di Risanamento Acustico.

Le relazioni tra progetto e clima acustico andrebbero quindi valutate rispetto alle previsioni normative che condurrebbero all'assegnazione di specifiche classi al territorio, probabilmente già assegnate dal redatto (ma non adottato né approvato) Piano di Zonizzazione Acustica. Il progetto e gli studi non approfondiscono tali tematiche.

Analisi di coerenza con il sistema naturalistico

Come evidenziato nel quadro di riferimento associato al PPTR, un ulteriore aspetto importante associato alla tutela paesaggistica è quello relativo alla presenza di un Sito della Rete Natura 2000. Infatti, le previsioni progettuali non interferiscono direttamente ma risultano alquanto prossime (poche decine di metri) alla ZSC Mare IT9120009 denominato Posidonieto San Vito - Barletta. È evidente l'interferenza indiretta con la stessa ZSC.

È alquanto distante, invece, il territorio del Parco di Lama Balice, con il quale non si riscontra interferenza.

Important Bird Area (IBA)

L'analisi della documentazione acquisita (studi di VInCA e di SIA) pone in evidenza che le opere in progetto e la relativa area vasta di riferimento non intercettano IBA della Regione Puglia. L'area IBA più prossima è rappresentata dalla Important Bird Areas 135 Murge che si colloca a sud ovest dell'area di progetto ad una distanza di circa 35 km.

Analisi di coerenza con il PRG e il PUG in corso di redazione

Il P.R.G. vigente del Comune di Bari è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n° 1475 del 08/07/1976e successive per varianti apportate. Nel PRG, come evidenziato dai progettisti, il sitooggetto di intervento ricade in:

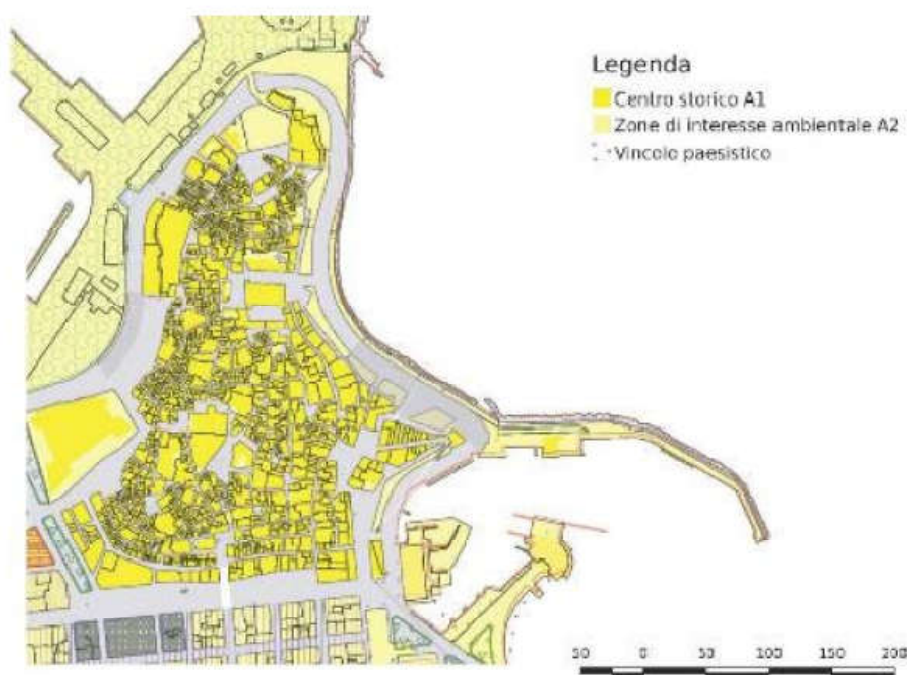
- **Centro storico A1**, disciplinato dall'art. 45 delle Norme Tecniche di Attuazione, come diseguito riportato: *"Al centro storico si applicano le norme fissate con il vigente PianoRegolatore Generale della città vecchia approvato con D.P.R., del 23-12-66 reg. Corte deiConti il 10-6-1967 reg. 13 LL.PP. pag.52"*;

- **Aree di interesse ambientale A2**, disciplinate dall'art. 46 delle Norme Tecniche diAttuazione, che prevede che*"Nelle zone di interesse ambientale può edificarsicon piani particolareggiati informati alle prescrizioni dei programmi di attuazione, redattia cura dell'Amministrazione. Detti programmi definiscono, per ogni zona, le aree daconsiderare di prevalente interesse storico e quelle che concorrono con le precedenti alladeterminazione dell'interesse ambientale. Nelle prime, si procede mediante piani dirisanamento conservativo che possono prevedere anche operazioni di nuovo*



intervento dirette a migliorare, nella funzione e nell'estetica, la organizzazione del quartiere. Nella seconda sono previste operazioni di ristrutturazione, anche integrale, che ripropongono, con forme attuali, lo spirito e la unità dell'abitato esistente". Alle operazioni previste nel presente articolo si applicano le prescrizioni riportate nel SUIA a pag. 39 ed alle quali si rimanda.

Si riporta nella figura di seguito (estratta dal SIA a pag. 39) uno stralcio del PRG di Bari, con l'individuazione delle zone afferenti al Centro Storico A1 e delle Zone di interesse ambientale A2.



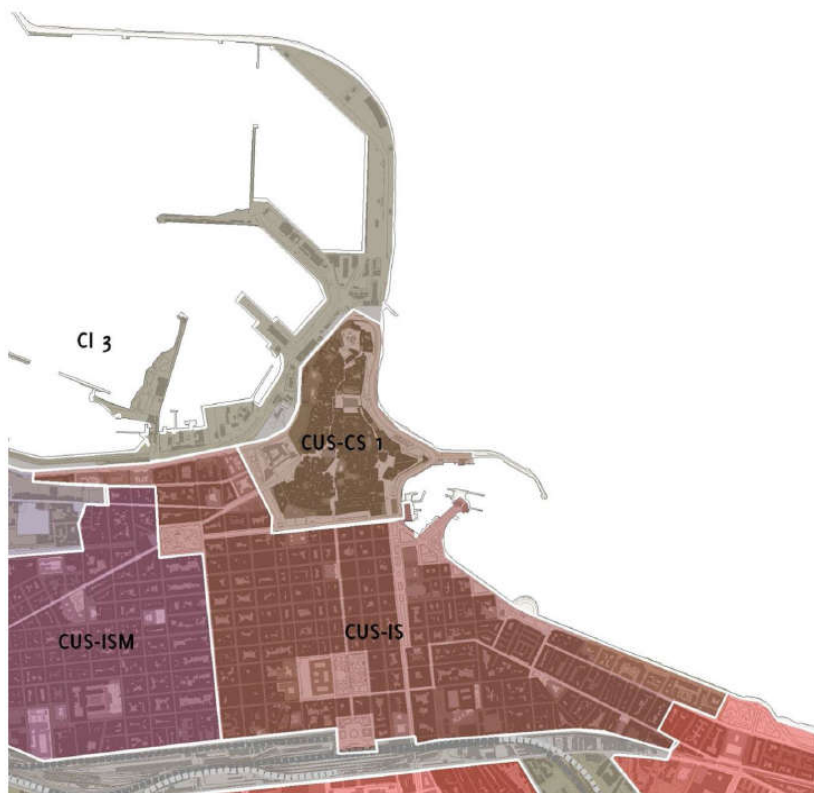
Stralcio del PRG di Bari

Quello proposto dal Comune di Bari è un progetto strategico per il territorio comunale, pensato con l'obiettivo generale della ridefinizione delle relazioni urbane tra il centro storico consolidato, costituito dai quartieri di S. Nicola e Murat e la linea di costa. Il palinsesto urbano ove si inserisce l'area di intervento è identificabile con due dei Contesti Urbani Storici, così come definiti all'interno del Documento Programmatico Preliminare (DPP) del redigendo PUG: Centro Storico CUS-CS1 (Città Vecchia di Bari, Quartiere S. Nicola) e Contesto Urbano di Impianto Storico CUS-IS (Quartieri Murattiano-Madonnella), come risulta dalla figura successiva tratta dal DPP del PUG e riportata in relazione.

Sembra significativo richiamare nel presente quadro descrittivo alcuni passaggi fondamentali della relazione tecnica, alla cui integrale lettura si rimanda per gli approfondimenti e la visione generale del progetto, inserita in un ampio contesto storico e architettonico. In relazione si legge, in relazione al **primo dei contesti**: *<Il primo dei Contesti, la Città Vecchia, costituisce la parte più significativa del paesaggio urbano, nel tempo divenuto luogo di convergenza fisica e simbolica della*



città e del suo “entroterra” e contiene al suo interno i principali landmark urbani, punti di riferimento per l’identità locale e costituisce esso stesso cardine territoriale lungo la linea di costa. Il Quartiere San Nicola, che coincide con il contesto della “città vecchia”, è proteso verso mare, anche se la sua relazione con esso è attualmente mediata dalla presenza della strada litoranea realizzata negli anni ‘30 del Novecento; tale opera ha alterato il rapporto urbano originario ed ha trasformato questo tratto di costa da potenziale accesso dal mare, vulnerabile, da cui proteggersi attraverso strutture difensive, a fronte mare “accessibile”, innescando una inversione del ruolo dello spazio prospiciente le mura, trasformato in un luogo aperto, a vocazione pubblica. Via Venezia, percorso liminare sulle Mura cinquecentesche sul fronte Est, costituisce un ulteriore tracciato panoramico in quanto consente un’ampia visione in della costa in quota, soprattutto del Lungomare Monumentale A. Di Crollalanza e Nazario Sauro”>



Documento Programmatico Preliminare al PUG – Bari. Contesti Urbani: CUS-CS del Centro Storico 1. Città vecchia di Bari; CUS-IS di Impianto Storico, Murattiano-Madonnella.

E ancora:

<Il cosiddetto “Porto Vecchio”, compreso tra il Molo Sant’Antonio e il Molo San Nicola, è organicamente connesso al contesto urbano storico, mentre il “Porto Nuovo”, il porto commerciale, a Nord - Ovest lungo la linea di costa, costituisce una barriera fisica delimitata dalla recinzione. Il margine Sud della città Vecchia, quello sul quale si è allineata la cortina ottocentesca, è nettamente



separato dalla stessa fatta eccezione per un'unica penetrazione centrale frutto di uno sventramento novecentesco; tale cesura urbana ha determinato nel tempo la progressiva e profonda marginalizzazione della città vecchia che ha subito una inversione di tendenza solo alla fine degli anni '90 attraverso il piano Urban che ha rotto l'isolamento sociale e ridisegnato nuove relazioni con la città moderna>.

Con riferimento al **secondo dei contesti** in relazione si legge:

<Il secondo Contesto Urbano di Impianto Storico, che comprende i Quartieri Murattiano e Madonnella, costituisce la prima parte di espansione della città moderna, ed è caratterizzato da una maglia regolare quadrangolare, immagine identitaria dell'impianto urbano della città di Bari; tuttavia esso ha visto, a partire dagli anni '60, una massiccia sostituzione edilizia che ne ha snaturato profondamente densità e rapporti dimensionali; l'asse di Corso Vittorio Emanuele media il rapporto tra questo contesto e il nucleo storico di Bari Vecchia; ancora a Sud la griglia murattiana è interrotta dal fascio ferroviario che costituisce una vera e propria frattura con la città contemporanea, intervallata da attraversamenti che tentano una parziale ricucitura tra i diversi contesti urbani. Il quartiere Madonnella, caratterizzato perlopiù dalla presenza di edilizia residenziale e da edifici specialistici monumentali sul versante est, pone il contesto urbano in contatto diretto con il mare attraverso due configurazioni spaziali distinte: la prima, estensione della stessa giacitura insediativa del Murattiano che, intersecando la linea obliqua di costa, origina una serie di piazze triangolari ai margini della litoranea: Piazza IV Novembre, Piazza Eroi del Mare, Largo Giordano Bruno e Largo Adua, sino a giungere a Piazza Armando Diaz; quest'ultima è il luogo in cui la maglia urbana ortogonale ruota assumendo la medesima giacitura del lungomare, orientando il primo grande intervento di edilizia residenziale pubblica nella città, il complesso di Duca degli Abruzzi del 1909. La configurazione di questo tratto di lungomare è il frutto delle trasformazioni urbanistiche avvenute negli anni '30 durante i quali fu ridisegnata la linea di costa con l'ampliamento della rotonda di piazza Diaz e furono realizzati alcuni degli edifici più rappresentativi che compongono Lungomare Nazario Sauro quali: l'Albergo delle Nazioni e il complesso residenziale INAIL (1935), il Palazzo della Provincia (1935), il Palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici, che oggi ospita gli uffici della Regione Puglia (1934), la Caserma del Comando della Quarta Zona Aerea Territoriale (1935) e la Casermadei Carabinieri "Bergia" (1936)>.



Il contesto di intervento in una foto degli anni '20-'30

I progettisti pongono altresì in risalto che *“In questa fase lo spazio esiguo della passeggiata a mare viene quindi potenziato con una consistente dotazione di spazi pubblici, corredati dalla balaustra con i caratteristici lampioni. Dal lato opposto rispetto al centro storico, ad Ovest, su Corso Vittorio Veneto, la maglia quadrangolare del Murattiano arriva sul limite della zona portuale con edilizia residenziale e specialistica di pregio, realizzata anch’essa negli anni Trenta quali: il Liceo Ginnasio Orazio Flacco (1932), la Casa del Mutilato (1925), il Palazzo delle Finanze (1931). In relazione alle caratteristiche fruibili e funzionali, il contesto in oggetto è caratterizzato dalla presenza di molteplici funzioni complesse attrattive per l’intera area metropolitana e dalla presenza di servizi pubblici, distribuiti prevalentemente nella zona del murattiano”*.

La Città di Bari ha in corso di redazione il Piano Urbanistico Generale (PUG) all’interno del quale viene inserito il progetto proposto, confrontandosi in particolare con lo Schema Strutturale-Strategico del DPP stesso, all’interno del quale sono indicate alcune azioni strategiche per il contesto della “Città Antica”:

- potenziamento delle relazioni e dell’integrazione di Bari Vecchia con il porto attraverso la caratterizzazione fisico-funzionale degli spazi di lungomare-fronte porto;
- promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e riqualificazione dello spazio pubblico;
- promozione della presenza contemporanea di funzioni (residenziali, terziarie, commerciali, ricettive e della ristorazione, culturali e ricreative);



- realizzazione di un sistema museale integrato per la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale architettonico e artistico della città antica;
- miglioramento dell'accessibilità e della mobilità ciclopedonale in riferimento al modello di trasporto pubblico urbano proposto, alla razionalizzazione e completamento dell'offerta di parcheggi perimetrali, nonché alla possibile pedonalizzazione degli spazi pubblici;
- promozione dell'inserimento di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità barese;
- incentivazione di interventi di riabilitazione e riuso del patrimonio edilizio residenziale privato sottoutilizzato e in degrado.

Quest'ultima azione strategica trova alimentazione e ampie sinergie con la realizzazione delle azioni strategiche di competenza pubblica (le prime) che assumono per tale motivo un'importanza strategica perché divengono, se ben realizzate, volano di sviluppo.

Sotto il profilo programmatico il progetto segnala la coerenza anche con il Piano Particolareggiato del Quartiere San Nicola ed in particolare con le indicazioni fornite per alcuni ambiti territoriali specifici:

- **PRIU LAG (Lungomare Imperatore Augusto)**
- **PRIU MOL (molo S. Antonio)**
- **PRIU MAR (Teatro Margherita)**
- **PRIU MUR (Muraglia)**

La lettura di tali indicazioni (cfr. RG01_Relazione Tecnica Generale.pdf a pag. 6 del documento datato maggio 2021) mette in risalto tale coerenza).

I progettisti pongono in risalto, a pag. 7 della suddetta relazione, che <La città di Bari è un "sistema dinamico complesso" e il suo Lungomare, in quanto spazio della comunità, è **una componente determinante di tale sistema, caratterizzato da relazioni "intrinseche" con la città consolidata e con le sue opportunità di trasformazione, sia in termini di risorse che di potenzialità**. Il termine stesso, "*waterfront*" designa propriamente lo **spazio di relazione tra il fronte urbano e l'acqua**; come ambito di interazione tra le due diverse componenti **ha un enorme potenziale in termini sociali, culturali e paesaggistici**>.

E ancora: <**in un contesto connotato da prevalenti caratteri storici come quello oggetto di intervento, il *waterfront* assume un ruolo di caposaldo dell'identità urbana, *landmark* in trasformazione ma anche permanenza riconoscibile**, catalizzatore dinamico di attività, eventi ed economie; declinando la così detta "**fisionomia liquida della città**" è in grado di intercettare, interpretare e trasformare la città intera non limitandosi al solo perimetro costiero; il *waterfront* non solo come "margine" di contatto con l'acqua, ma nuovo atteggiamento urbano, che entra in contatto con la "**liquidità, potente categoria della contemporaneità**".

Da queste considerazioni ed osservazioni vengono delineati obiettivi specifici a cui il progetto risponde con altrettanto specifici interventi.

Nello sviluppo del progetto i tecnici comunicano di avere tenuto in conto le linee di indirizzo alla pianificazione e alla progettazione di interventi di rigenerazione dei *waterfront* elaborate sui principi fissati durante la conferenza mondiale delle Nazioni Unite Urban 21 (Berlino, 2000) e



adottate nel corso del WaterfrontExpo (Liverpool, 2008). Le linee guida che individuano i “**Principi per lo sviluppo sostenibile dei Waterfront urbani**” mettono in evidenza gli elementi di forza che dovrebbero caratterizzare i processi di trasformazione:

- Garantire la “qualità dell’acqua e dell’ambiente”;
- I waterfront come “parte del tessuto urbano esistente”;
- “L’identità storica”;
- Dare priorità al “mix delle funzioni”;

- “L’accesso pubblico”;
- Partecipazione pubblica come elemento di “sostenibilità”;
- Il recupero dei waterfront è un “progetto a lungo termine”;
- La rivitalizzazione è un “processo continuo”;
- I waterfront traggono benefici dagli “scambi culturali internazionali”.

In tema di pianificazione a livello locale non può non farsi riferimento al Piano Regolatore per il porto. Di tali aspetti non si riscontra alcun approfondimento negli studi consegnati, ma il quadro conoscitivo a disposizione del Comitato consente di osservare che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2010/00082 del 23 Settembre 2010, il Comune di Bari ha deliberato di:

1. *PRENDERE ATTO, per le motivazioni in narrativa riportate e che qui si intendono confermate e trascritte, che la previsione del **Piano Regolatore del Porto Vecchio**, ai sensi dell’art.5 comma 2 della Legge 84/94, non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Bari;*
2. *ESPRIMERE, ai sensi dell’art. 5 comma 3 della Legge 84/94 consenso, ai soli fini dell’intesa Comune – Capitaneria di Porto, per l’adozione successiva da parte dell’ Organo Competente ex lege (Autorità Marittima) del Piano Regolatore del Porto Vecchio di Bari, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che regola la destinazione d’uso dello specchio d’acqua del porto stesso e ne consente la **riclassifica da porto di I^ classe della II categoria a porto di III^ classe della II categoria**. Il presente parere si riferisce alle opere di pianificazione portuale nonché alla riclassifica, fermo restando di valutare in una successiva fase progettuale tutti gli interventi anche non strettamente attinenti la realizzazione delle opere foranee.*

Come appare chiaro dalla documentazione in atti, il progetto prevede la demolizione dell’edificio e del molo paraonde esterno alla radice del Molo S. Antonio e affida la protezione del bacino del Porto Vecchio totalmente alla nuova barriera frangiflutti.

È di tutta evidenza che detta modifica alle opere di difesa riveste significatività non solo per la parte esterna del porto, ma anche per il bacino interno. Di ciò si chiede contezza ai progettisti e al proponente, il cui quadro conoscitivo è fondamentale per meglio esplicitare e chiarire gli aspetti qui in discussione.



Il Piano Regolatore del Porto Vecchio su richiamato prevedeva, tra l'altro, opere infrastrutturali di protezione del bacino interno con il prolungamento del molo foraneo in direzione est e la realizzazione di un nuovo molo di sottoflutto sulle attuali scogliere frangiflutti esistenti.

Successivamente il Comune di Bari ha chiarito che lo strumento di pianificazione di cui sopra è stato redatto solo come studio preliminare e non è mai stato approfondito e quindi adottato/approvato (vedi nota di riscontro del marzo 2022).

Il Comitato rileva che, nel caso in cui detto Piano abbia successivamente completato l'iter approvativo, dalla documentazione in atti non appare chiaro se il progetto in esame sia conforme al richiamato Piano Regolatore del Porto Vecchio ovvero se ne rappresenti una variante significativa.

Viceversa, ove l'Intesa Comune – Capitaneria di Porto, di cui alla richiamata Delibera di Consiglio Comunale, non abbia portato alla definitiva adozione e approvazione del Piano Regolatore del Porto Vecchio, con contestuale riclassificazione, occorre chiarire lo status giuridico del Porto del quale ci si accinge a modificare significativamente le opere di difesa.

Appare in ogni caso necessario, così come precisato dallo stesso Servizio Demanio Marittimo della Regione Puglia, attivare i procedimenti previsti presso l'Autorità Marittima per l'utilizzo delle aree demaniali marittime e le aree contermini, modificando, se del caso la pianificazione comunale costiera.

Il quadro di riferimento progettuale. Descrizione dell'intervento

Tale quadro è descritto nella documentazione tecnica prima richiamata. Sono state richiamate precedentemente le linee guida che individuano i "Principi per lo sviluppo sostenibile dei Waterfront urbani" e i processi di trasformazione, da cui scaturiscono gli interventi proposti ed indicati nel masterplan generale, nonché di seguito richiamati:

- a) un edificio polifunzionale localizzato in un'area definita "complementare" in fase di concorso, a confine con il perimetro portuale (P.le Cristoforo Colombo), destinato a servizi e parcheggio (elemento di connessione e ricucitura tra lungomare ed area portuale, fondale urbano e filtro rispetto al retrostante scenario tecnico del porto), la cui articolazione volumetrica consentirà di realizzare una promenade costituita da un sistema di rampe e terrazze dalle quali è possibile una suggestiva vista del centro storico e dell'intero lungomare cittadino;
- b) un sistema attrezzato e organizzato di piattaforme fisse multifunzionali sul tratto interessato del Lungomare Imperatore Augusto;
- c) sostituzione dell'attuale edificio che insiste sul molo S. Antonio, avente funzione di mercato ittico in gran parte in disuso e in stato di degrado, con un nuovo edificio a destinazione museale e turistico-ricettiva. L'articolazione compositiva del nuovo edificio consentirà l'accesso ad una promenade panoramica esterna che raggiungerà la copertura, dalla quale sarà possibile godere di una visione esclusiva del lungomare cittadino e del mare. Il progetto prevede inoltre il



- restauro e la riqualificazione architettonica dell'intero molo e del suo sistema di banchine-muro paraonde e del faro di segnalazione di accesso al porto vecchio;
- d) la riqualificazione funzionale e architettonica del sistema di banchine tra il molo Sant'Antonio e il Teatro Margherita, con il completamento delle stesse attraverso la realizzazione di pontili fissi;
 - e) la riqualificazione architettonica e funzionale dell'edificio pergolato presente sul Molo S. Nicola oggi dedicato all'attività di vendita del pescato fresco, per il quale il progetto prevede un adeguamento architettonico e funzionale che consentirebbe di svolgere la suddetta attività nel rispetto delle norme igieniche e di sicurezza vigenti;
 - f) la riqualificazione di tutti gli spazi esterni pubblici e quelli dedicati alla mobilità che connettono gli ambiti di progetto, con previsioni migliorative relative all'accessibilità, alla mobilità ciclopeditonale, al trasporto pubblico urbano, alla razionalizzazione ed offerta supplementare di parcheggi, alla creazione di aree pedonalizzate dotate di carrabilità di servizio;
 - g) Implementazione delle opere di difesa marittime con lo scopo di rendere il moto ondoso contenuto al fine di consentire nelle nuove piattaforme la fruibilità in sicurezza.

Il progetto definitivo prevede quindi, in funzione delle risorse economiche disponibili, di intervenire su alcuni dei temi oggetto della fase concorsuale che ha caratterizzato la scelta dei progettisti e la successiva fase preliminare. Nel seguito di descrivono quindi gli interventi che, come segnalano i progettisti, risulterebbero adeguate alle prescrizioni acquisite in CdS del 17/12/2019, richieste dell'Amministrazione del 27/02/2020 e osservazioni pervenute durante il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.

L'Ambito 2 – Molo S. Antonio

L'ambito di progetto definitivo comprende le aree del Molo Sant'Antonio e del Lungomare a partire dal Fortino sino ad arrivare al Teatro Margherita.

Il molo Sant'Antonio presenta un edificio con sviluppo longitudinale ad un piano all'interno del quale vi sono ambienti di servizio e la cui copertura rappresenta un belvedere panoramico. Nella stessa area del Molo è collocata, a sud, un'area destinata all'alaggio e un'area di cantieristica navale.



Ambito 2 – Molo Sant'Antonio – Stato attuale

I progettisti, quindi, asseriscono che il Molo Sant'Antonio è oggi un luogo prevalentemente "tecnico" e che le attività che si svolgono all'interno dell'edificio sono incompatibili con la



vocazione che l'area ha per la sua posizione strategica. Il progetto definitivo punta a sostenere tale nuova vocazione ridisegnando l'edificio prevedendo al suo interno funzioni legate alla cultura ed al tempo libero. Il nuovo edificio si imposta sull'asse longitudinale di quello esistente e ne conferma la volumetria, prevedendo una nuova sagoma che richiama tratti della geometria del Fortino antistante e della Muraglia. L'edificio al suo interno accoglierà uno spazio espositivo e laboratoriale di tipo flessibile, un infopoint e una caffetteria.



Vista del Molo Sant'Antonio e del Muro

Tutte le aree pedonali e di viabilità di servizio del Molo saranno pavimentate in basole di pietra lavica in continuità con la pavimentazione esistente originaria.

Il progetto prevede inoltre il restauro conservativo delle strutture originarie del molo e anche del faro di segnalazione di accesso al porto vecchio (che sarà oggetto di manutenzione straordinaria).



Il nuovo volume sul Molo Sant'Antonio

Lungo la linea di costa, a Nord del molo, il progetto definitivo, ridefinisce il bordo architettonico della banchina e della massciata frangiflutti oltre il muro paraonde esistente. Gli spazi vengono connessi al nuovo Museo con la realizzazione di pontili fissi, con struttura portante in acciaio, il cui piano paiolato è in quota al marciapiede del Lungomare storico e al calpestio del nuovo Museo del Mare (vedi figura sopra tratta dalla relazione a pag. 15). Come segnalato dai progettisti, *“I pontili verranno fondati prevalentemente sull'area di sedime della battigia definita dalle colmate a mare esistenti, realizzate in conglomerato ciclopico (oggi interdette all'accesso e alla fruizione in quanto opera tecnica di sicurezza e protezione per il fronte urbano), contenendo così l'estensione dei nuovi interventi rispetto alla linea di costa esistente, minimizzando gli impatti sull'ecosistema marino costituito e nel contempo, conferendo il requisito di sicurezza ed accessibilità ad uno spazio oggi solo tecnico pur essendo privilegiato rispetto al rapporto con l'acqua”*. La riduzione dell'estensione



dei pontili verso il mare è stata effettuata per rispondere a prescrizioni della Soprintendenza competente.

I progettisti individuano poi delle "isole" funzionali (nel progetto definitivo è ad oggi ricompresa esclusivamente quella a ridosso del Mumab): si tratta di vasche realizzate con la stessa tecnologia dei pontili ma sottoposte rispetto al piano di calpestio degli stessi, profonde solo 20 cm e che saranno destinate a contenere "materiali" e funzioni diverse. Il progetto prevede nelle più ampie previsioni del preliminare, la realizzazione di altre vasche che saranno allestite in rapporto alle necessità funzionali stagionali, al fine anche di ridurre le esigenze di manutenzione limitandole al periodo di utilizzo.

I progettisti segnalano quindi che *<I nuovi spazi diventeranno luogo del riposo e del tempo libero, ma anche strumento "comunicativo", stimolando l'interazione tra users e creatività, valorizzando spazi marginali, abbandonati, inaccessibili, nel tempo trascurati dalla progettazione e sottoposti a degrado ambientale>*.



Vista delle piattaforme e delle isole attrezzate

L'Amministrazione Comunale nel febbraio 2020 (successivamente all'assoggettamento a VIA) ha suggerito ai progettisti, che hanno accolto la proposta, di prevedere un passaggio pedonale per il collegamento tra le due banchine separate dal canale per il ricambio idrico tra il bacino del Porto Vecchio e il bacino di progetto prospiciente il Mumab. La scelta è quindi ricaduta su un ponte pedonale con struttura in acciaio corten e pavimentazione in pietra locale. È poi previsto il restauro conservativo e il completamento funzionale della banchina tra lo scalo d'alaggio a ridosso del molo e le passerelle del Teatro Margherita attraverso la realizzazione di un pontile.



Riqualificazione e accessibilità delle banchine esistenti. Nuovo Ponte di collegamento fra le banchine in prossimità del Molo Sant'Antonio

L'Ambito 3 – Molo San Nicola



L'ambito di progetto definitivo comprende le aree del Molo San Nicola. Lo stesso è ricompreso in un contesto urbano di impianto storico costituito dai Quartieri Murattiano e Madonnella, incluso alcune aree del Lungomare Araldo di Crollalanza (dal Teatro Margherita sino a p.zza A. Diaz) ed includendo anche il sistema di piazze e slarghi triangolari che si individuano tra la litoranea e il quartiere Umbertino (ovvero Piazza IV Novembre, Piazza Eroi del Mare, Largo Giordano Bruno, Largo Adua).

Il molo S. Nicola, in prossimità dell'ansa del porto vecchio, ospita il mercato giornaliero del pescato fresco che si sviluppa in corrispondenza della struttura esistente in legno (che versa in condizioni di rilevante degrado). Trattasi di un pergolato aperto tranne nella parte terminale in cui è allocato un ristorante. Importante è notare che nelle ore diurne nell'area è presente il mercato del pescato fresco; nelle ore serali e notturne l'area, associando quella del molo di pertinenza, diviene un luogo di aggregazione per i giovani. Inoltre, nell'ambito del molo sono presenti box a disposizione dei pescatori di recente realizzazione e il Circolo Canottieri Barion.



Molo San Nicola – Stato attuale

La superficie attualmente carrabile in conglomerato bituminoso verrà sostituita con una pavimentazione

in basole e con quota che verrà sollevata fino a quella del marciapiedi esistente (per l'eliminazione delle barriere architettoniche).

I marciapiedi (in mattoni di cemento grigio) saranno pavimentati con lastre in pietra calcarea e la raccolta

delle acque meteoriche di ruscellamento superficiale è prevista in progetto attraverso un sistema di canalette a fessura lungo tutto il perimetro di sedime dei marciapiedi. Mentre oggi lo smaltimento delle acque avviene in caditoie con scarico a mare, in progetto è previsto la raccolta, la sedimentazione e il conferimento in una cisterna per il successivo riutilizzo irriguo delle aree del giardino De André (che sarà oggetto di un intervento di manutenzione straordinaria, che prevede, fra l'altro, la sostituzione della pavimentazione esistente con altra in pietra calcarea). Le acque in eccesso verranno scaricate in mare dopo il trattamento (dal troppo pieno della cisterna).



Riqualificazione del molo San Nicola

Il progetto prevede la rifunzionalizzazione della struttura in legno lamellare esistente riorganizzata attraverso la creazione di 5 unità funzionali attrezzate per la preparazione e la vendita al dettaglio dei prodotti ittici. Nello specifico per ogni unità funzionale si prevede:

- banco attrezzato per la lavorazione delle materie prime;
- servizio igienico con antibagno;
- locale deposito con predisposizione idonea per l'installazione di celle frigorifere;
- spazio dedicato alla vendita.

Nella testata nord-ovest dell'edificio è previsto il recupero del blocco servizi esistenti.



Il nuovo mercato del pescato fresco 'Nderr' a la Lanz



Il nuovo mercato del pescato fresco 'Nderr' a la Lanz nelle ore serali

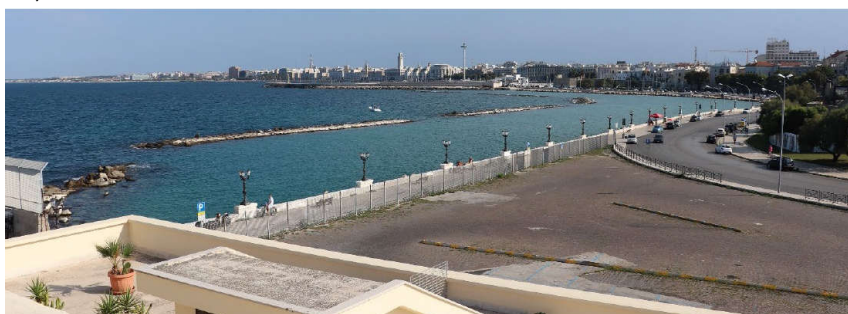
Il progetto definitivo comprende inoltre il restauro conservativo della banchina nell'ansa del porto Vecchio.

L'Ambito 1 – Opere marittime di difesa

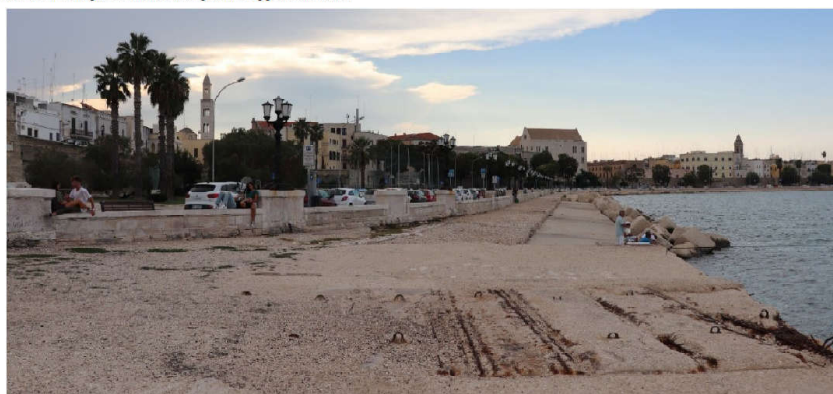
L'ambito di progetto definitivo comprende il tratto di costa della città di Bari compreso tra il radicamento del molo di levante del Porto Nuovo ed il molo Sant'Antonio del Porto Vecchio. Tale



ambito presenta un “sistema di difesa” composto dalle seguenti opere (vedi foto di seguito riportata):



Ortofoto di dettaglio del tratto di lungomare oggetto di studio.

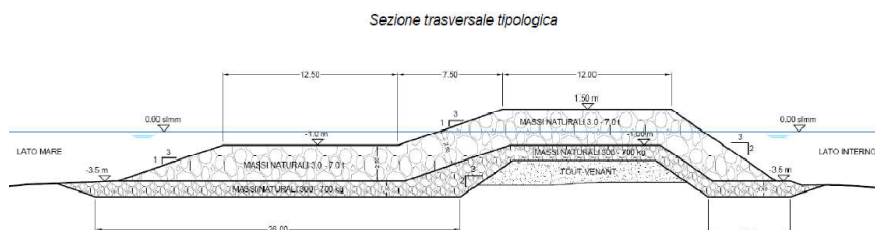


Le opere di difesa a protezione del Lungomare. Si noti, oltre il muretto di delimitazione del Lungomare, la realizzazione di due gradoni in blocchi di calcestruzzo ciclopico, bordate da massi frangiflutti.

- cinque barriere frangiflutti debolmente emerse (con berma di sommità a quota leggermente superiore al livello medio marino e di dimensioni di 10 x 90 m. Fra queste sono presenti varchi intermedi di larghezza tra 15 e 20 m);
- una scogliera radente alla strada del lungomare che si sviluppa in continuità con le scogliere dei moli foranei dei porti Nuovo e Vecchio (oggetto in questi decenni di interventi di rinforzo che hanno previsto la ricarica della mantellata lato mare e l’intasamento della berma di sommità con calcestruzzo).

Le opere di difesa a protezione del Lungomare sono state realizzate intorno agli anni '60 per proteggere la passeggiata in occasione di forti mareggiate.

Il progetto prevede quindi un intervento di protezione dal moto ondoso per le opere da realizzarsi. È previsto quindi di integrare il sistema di difesa attuale con una scogliera antistante il Molo Sant’Antonio e che ingloberà 2 delle cinque barriere frangiflutto esistenti. La nuova opera a gettata si presenta con una sezione tipo contraddistinta da una mantellata esterna poggiante su uno “strato filtro” che si completa con un nucleo centrale costituito da tout-venant di cava finalizzato a definire un corpo d’opera interno adeguatamente compatto ed a tenuta idraulica (come descritto nel progetto al quale si rimanda).



Sotto il profilo dimensionale si segnala che la scogliera sarà lunga 440 m compreso le barriere frangiflutto di cui si è detto e che ingloberà.

Il progetto affronta il tema della gestione delle materie prime, individuando i fabbisogni di materiale da individuare in cava (stimati al netto dei volumi reimpiegati e degli esuberi di materiali di scarto derivanti dagli scavi). In totale è previsto un fabbisogno di circa 41.206,51 mc così suddiviso:

Fabbisogno materiali da cava	
Fondazione stradale in misto granulare stabilizzato;	mc 67,50
Nuovi cordoni in pietra calcarea;	mc 17,54
Pietrame di varia pezzatura per rinterri	Mc 592,38
Pietra da taglio calcarea per pavimentazioni esterne;	mc 161,18
Elementi in calcarenite locale (pietra da taglio);	mc 120,19
Basolato in pietra lavica (sp. cm 5)	mc 200,53
Basolato in pietra vulcanica (sp. cm 10)	mc 420,00
Pietrame calcareo in elementi di peso singolo da Kg 5 a Kg 150	mc 5.380,97
Scogli in pietra calcarea peso singolo da oltre 150 kg a 2000 kg	mc 2.324,58
Scogli in pietra calcarea peso singolo da 3000 kg a 6000 kg	mc 31.891,64
TOTALE	mc 41.206,51

Le cave da cui approvvigionarsi sono distribuite in un vasto areale di circa 50 km (nel progetto si indica anche un raggio massimo di 150 km) prevedendo l'acquisto di materiale pregiato (ma in quantità relativamente basse) dal bacino di pietra ornamentale di Trani.

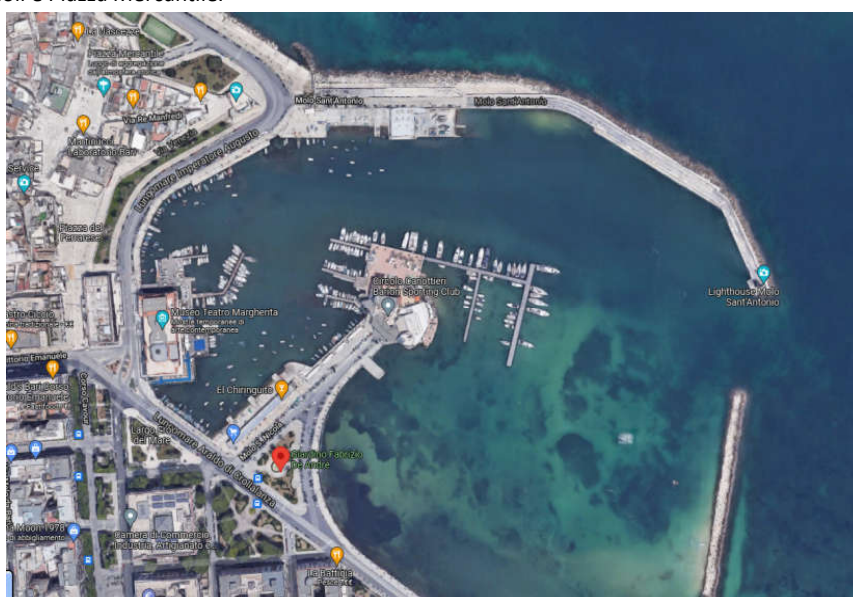
I progettisti evidenziano che la gestione dei rifiuti sarà attuata conformemente alle disposizioni del D.Lgs 152/06 – parte quarta; il recupero dei rifiuti provenienti dall'attività di costruzione e demolizione rispetterà le prescrizioni e direttive previste dal D.M. 5 febbraio 1998. Per la quota parte di rifiuti da avviare a smaltimento si opererà conformemente al Dlgs 121/2020, attuativo della Direttiva 2018/850 relativa alle discariche per rifiuti.

La stima fatta dei volumi di materiali da scavo, svellimento e demolizioni prodotti in cantiere conduce ad un totale di circa 3.260,39 mc da avviare ad attività di recupero in impianti esterni autorizzati; conduce inoltre ad un volume di materiale da rimozioni (sempre da avviare ad attività di recupero in impianti esterni autorizzati) pari a 865,26. Inoltre, i volumi di materiale lapideo da consegnare all'Amministrazione e da immagazzinare per eventuali ripristini in altre zone del Centro Storico sono stimati pari a mc 340,82 mentre sono stimati pari a circa mc 378,01 i volumi di materiale da demolizione dei corpi di fabbrica esistenti sul molo di S. Antonio. Quindi il totale del volume da destinare a impianto esterno di recupero è pari a 4.162,08 mc e tale impianto è individuato a circa 7 km di distanza. Il documento redatto fornisce anche lo studio dei percorsi associati ai trasporti di tale materiale.



Lo stato dei luoghi.

Per valutare l'impatto paesaggistico delle previsioni progettuali non può non procedersi con l'analisi dello stato dei luoghi delle aree di intervento, particolarmente pregevoli ma nel contempo "intaccate" da fenomeni di antropizzazione che hanno "ridotto" la bellezza paesaggistica originaria. Il perimetro dell'intervento da realizzarsi con le previsioni del progetto definitivo è ampio e comprende il Giardino storico Fabrizio de André e le aree al contorno, nonché il Molo San Nicola e tutto il Lungomare che conduce sino al Molo Sant'Antonio. Comprende altresì il tratto di Lungomare antistante i campi da gioco siti fra i due archi di ingresso alla città Vecchia, fra Via Corsoli e Piazza Mercantile.



L'area del Giardino De André, i moli S. Antonio e S. Nicola, il Teatro Margherita, il Lung.re A. di Crollanza e Imperatore Augusto

Partendo da Sud, l'area che circonda il Giardino Fabrizio de André è pressoché pianeggiante, caratterizzata da lieve pendenza utile a favorire lo smaltimento delle acque meteoriche. L'area, come si vede dall'ortofoto sopra riportata, ha una conformazione triangolare allungata verso Est, dove si presenta con andamento curvo. Il margine verso Ovest e nord, ovvero verso il Molo San Nicola, è rettilineo, proteso verso mare dove si conclude con il Circolo Barion. Le quote altimetriche sono basse e comunque non superiori ad 0.50 m, con il Giardino De André appena a quota 1.70 m, leggermente più alto rispetto alla strada che costeggia il Giardino fino al Barion, dove scende lievemente di quota sino a 1.20 m. Il Giardino non risalta nel contesto, atteso che il verde necessita di manutenzione e di integrazione, la fontana al centro non è funzionante ed è meritevole di interventi di manutenzione, come anche gli elementi di arredo urbano (panchine, cestini, illuminazione), che sono logorati e obsoleti. La pavimentazione è in mattonelle di cemento. Sul lato ovest, quasi prossima al Giardino De André, c'è la struttura in legno nota come "El Ciringuito", molto frequentato soprattutto di sera. La viabilità verso il Brion è particolarmente interessata da parcheggio di auto.



Sul lato ovest insistono inoltre alcuni manufatti usati dai pescatori come deposito, mentre la struttura del Barion è fuori dall'area di intervento. La descrizione dell'area da parte dei progettisti è alquanto realistica e denota la necessità di interventi di riqualificazione. *“Cordoni e zanelle rispecchiano la buona fattura tecnica esecutiva, tipica del periodo storico di appartenenza e, rendono conto di quella fase di sviluppo urbano che riponeva la massima attenzione sulla qualità e solidità delle opere pubbliche, in questo frangente specifico nell'ambito dell'intera sistemazione del Lungomare. Stessa cosa non può dirsi per quanto riguarda le più recenti nuove pavimentazioni. Il marciapiede lato Est e quello che borda il Giardino de André presenta pavimentazioni costituite da mattonelle quadrate di cemento, poco adatte a un ambito monumentale. La pavimentazione lungo il lato Ovest invece è realizzata con materiale lapideo ma, in parte per il ridotto spessore delle lastre, in parte per l'uso carrabile, improprio sulle stesse, è fortemente deteriorata, con numerosissime lastre frantumate e spaccate. La viabilità al contorno, realizzata con manto di asfalto, contribuisce a rendere l'insieme abbastanza snaturato rispetto al potenziale delle aree in relazione al concetto di spazio pubblico”.*

Anche l'arredo urbano associato agli impianti di illuminazione evidenzia la fattura in differenti periodi e la differente qualità dei corpi illuminanti stessi. Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche è obsoleto e non bene funzionante. La descrizione dello stato dei luoghi è riportata in dettaglio nella relazione paesaggistica da pag. 6 fino a pag. 12, e alla stessa si rimanda per una lettura critica delle condizioni dell'area in cui si inseriscono gli interventi.

CONSIDERAZIONI E RISCONTRI AI PARERI AMBIENTALI

Dal parere della Soprintendenza (SABAP) di cui alla nota prot. N. 988 del 03/02/2020 si rileva che:

Per quanto attiene la tutela archeologica, si rilevano le osservazioni relative all'esecuzione di indagini indirette geognostiche e geoelettriche e alla carta del potenziale archeologico del fondale marino realizzata ai sensi della normativa sull'archeologia preventiva e degli obblighi per i lavori pubblici derivanti dall'applicazione dell'art. 25 del D. lgs 50 del 2016. Emerge dalle prime valutazioni derivanti dalle relazioni specialistiche come le evidenti alterazioni dell'attuale linea costiera siano solo in parte riconducibili a fenomeni di arretramento del mare e come sia consistente l'impatto dovuto ad azioni antropiche e alla rimodulazione in diversi momenti storici della linea di costa con erezione della cinta muraria rinascimentale ed opere di sistemazione del lungomare con colmate e frangiflutti di barriera.

Tanto premesso, non appare sufficiente, stante l'interessamento di un fronte costiero sottoposto a tutela, la carta del potenziale archeologico limitata alla lettura del fondale marino. Si richiede, pertanto, l'elaborazione della carta del potenziale archeologico dell'area urbana compresa tra la cittadella nicolaiana e il molo Sant'Antonio, ai fini della lettura omogenea delle evidenze archeologiche che hanno interessato la città storica. Le esigenze di edificazione e di trasformazione ambientale di un'area così sensibile rendono infatti indispensabile acquisire le informazioni di carattere storico-archeologico ricostruibili sulla base di ricostruzioni geomorfologiche, cartografie e catasti storici, analisi delle componenti di edilizia urbana e dell'organizzazione degli spazi e della giacitura delle preesistenze nelle varie epoche storiche.

... omissis ...



ministeriale 22 agosto 2017, n. 154. In ogni caso, stante le operazioni di messa in opera dei massi di risagomatura delle barriere artificiali di protezione e le fasi di preparazione del fondale (rimozione di asperità o corpi solidi), verificata l'esistenza di opere di connessione fra il Molo San Nicola e le passerelle del Teatro Margherita e della banchina est dello stesso Molo, delle opere di realizzazione delle piste ciclabili, e in considerazione dell'intervento di riqualificazione del Giardino De Andrè, si prescrive che sia assicurata nelle fase esecutiva, ai sensi della normativa sull'archeologia preventiva, l'assistenza continuativa ai lavori, da parte di operatori archeologi in possesso dei titoli previsti dal decreto ministeriale di cui all'art. 25, comma 2 del decreto legislativo n. 50 del 2016, con documentazione di tutte le attività che comportano movimentazione di terra ed operazioni sul fondale marino.

Con successiva nota prot. 7998 del 14/10/2020 la Soprintendenza conferma il precedente parere di cui sopra e con ulteriore nota prot. 9441 in data 08/10/2021 la SABAP riconferma di avere già espresso parere con la nota 988 del 03/02/2020; nel confermare la completezza della documentazione presentata la SABAP precisa che viene integralmente confermato il contenuto delle note precedenti.

Il Comitato esprime quindi perplessità sugli impatti associabili alla realizzazione delle passerelle, pure costituenti scelte architettoniche molto apprezzabili, in mancanza di un chiaro quadro di conoscenza sulle emergenze archeologiche riscontrabili. Qualora l'assistenza archeologica continua degli esperti richiesti dalla SABAP riscontrasse la presenza di reperti che indurrebbero a desistere dalla realizzazione di pali, ovvero venissero riscontrate risultanze archeologiche durante le operazioni di perforazione, sembra evidente che debbano sussistere quanto meno soluzioni tipologiche alternative per la realizzazione della passerella, pena la loro non realizzabilità e quindi la rinuncia a tali parti importanti del progetto. Il Comitato si chiede quale sarebbe, quindi, la soluzione alternativa adottabile e ritiene che questa debba essere tenuta in conto sin dalla fase di VIA. Fra l'altro il Comitato VIA, in sede di verifica sull'assoggettabilità a VIA del progetto, aveva posto in risalto quanto segue:

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.

L'**AdB Distrettuale** con nota n. 27323 del 05/10/2021 comunica che con propria nota n. 21721 del 11/11/2020 ha espresso il proprio parere sulla documentazione e gli elaborati trasmessi nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA e con ulteriore nota prot. n. 6848 del 10/03/2021 ha riscontrato la documentazione integrativa nonché l'intero progetto aggiornato anche sulla base di quanto richiesto con nota n. 21721/2020. Dalla nuova documentazione trasmessa rileva la congruenza della stessa con la documentazione alla base dei precedenti pareri di cui alle note 21721/2020 e 6848/2021. Rimanda al RUP autorizzativo finale la verifica di ottemperanza a quanto indicato nella nota 6848 del 10/03/2021.

La **Sezione Demanio Costiero della Regione Puglia** con nota prot. n. 16580 del 29/09/2021 segnala che la versione aggiornata del progetto riporta una valutazione con modellazione numerica già



integrata in sede di verifica di assoggettabilità a VIA, ai fini della valutazione degli effetti della realizzazione della nuova scogliera a nord del Molo S. Antonio sulla dinamica costiera, sul regime di trasporto dei sedimenti e sul ricambio idrico del bacino protetto. Segnala inoltre una diversa configurazione dei pontili sul perimetro esterno del lungomare in adiacenza al molo S. Antonio. Inoltre, osserva quanto segue:

Ai fini della completezza documentale, si sottolinea la necessità di produrre elaborati relativi allo sviluppo ed alla gestione dell'area di cantiere – a terra e a mare – necessaria per la realizzazione dei pontili e della scogliera a nord del molo S. Antonio, nonché di includere le previsioni dell'intervento e la relativa destinazione nella pianificazione comunale costiera in itinere. In merito agli studi relativi a dinamica costiera e ricambio idrico, non si può non evidenziare quanto osservato dall'Autorità di Bacino Distrettuale con nota in rif. g) in merito alle necessarie integrazioni.

La Città Metropolitana, Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, con nota prot. N. 85790 del 22/09/2021 comunica che:

Con riferimento al progetto in oggetto, lo scrivente Ufficio ritiene, che dovrà essere integrata la documentazione presentata, con elaborati grafici e relazione tecnica che puntualizzi sul sistema di gestione delle acque meteoriche, dilavanti dalle superfici impermeabilizzate e scolanti di cui al redatto progetto. In particolare, alle sistemazioni e manufatti da realizzare nell'Ambito 2 – Molo Sant'Antonio e Ambito 3 – Molo San Nicola.

Il Comando Provinciale del VV.F. con nota 23107 del 21/09/2021 comunica che esprimerà successivamente il proprio parere nell'ambito della preventiva procedura di cui all' art. 3 del DPR 151/2011 per eventuali attività soggette al controllo dei Vigili del Fuoco.

La Sezione Autorizzazioni Ambientali con propria nota del 13/10/2021 trasmette al Comune di Bari gli esiti della verifica documentale richiedendo di procedere alle richieste integrazioni.

Il Comune di Bari con propria nota prot. N. 0282484 del 28/10/2021 riscontra la nota regionale 14874/2021 e trasmette l'integrazione costituita da una nota di riscontro dei progettisti (nota prot. P173-CC-doc.38/2001) quale riscontro ai contributi richiamati nella nota regionale e dalla tav. A26_Layout di cantiere – Molo Sant'Antonio.

La suddetta nota P173/2021 chiarisce al p.to 1 che quanto evidenziato dai VV.F. parrebbe superato in quanto i progettisti comunicano che il Comando Prov.le ha espresso il proprio parere favorevole con parere autorizzativo del 23/03/2020 che allegano (ciò supererebbe l'incongruenza posta in risalto dalla nota dei VV.F. 23007 del 21/09/2021).

In merito a quanto osservato dalla Città Metropolitana i progettisti chiariscono quanto segue:



In riscontro alla suddetta nota si comunica che, previo incontro con il Dott. Giovanni Bertoldi, istruttore della pratica, si è chiarito quanto segue:

Le indicazioni che puntualizzano il sistema di gestione delle acque meteoriche dilavanti dalle superfici impermeabilizzate e scolanti relative al progetto in oggetto sono presenti nei documenti consegnati per la Procedura Autorizzativa, in particolare gli elaborati "ID 01 AREA MUSEALE IMPIANTO IDRICO DISTRIBUZIONE AFS-ACS" e ID 02 MOLO SAN NICOLA-TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE".

In particolare è stato precisato che per la parte storica del Molo Sant'Antonio, ove si conserva la tipologia di pavimentazione attualmente presente, la gestione delle acque meteoriche sulla superficie pavimentata avviene attraverso la permeabilità della suddetta pavimentazione costituita da basole vulcaniche allettate su sabbia; per la parte oggetto di trasformazione (area prospiciente l'ex Mercato del Pesce) è presente una rete di raccolta cittadina attiva che verrà conservata e utilizzata anche per le destinazioni future previste in progetto.

Si rimane quindi in attesa che la Città Metropolitana comunichi ed attesti quanto sopra con comunicazione del proprio dirigente responsabile.

Con riferimento a quanto osservato dalla Sezione Demanio Costiero e Portuale della Regione Puglia, comunicano che:

In relazione alla succitata richiesta si è svolto un incontro con il funzionario istruttore dott. Giuseppe Forte con il quale si è concordato di integrare l'elaborato A26 LAYOUT DI CANTIERE-MOLO SANT'ANTONIO, già presente negli elaborati di progetto, con la perimetrazione dell'area di cantiere specifica delle opere a mare concernenti la realizzazione dei pontili e della scogliera a nord del Molo Sant'Antonio. Le modalità di cantierizzazione per le suddette opere sono illustrate nell'elaborato "PIS-AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO CONTENENTE LE PRIME INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA" oltre che negli elaborati che compongono lo Studio di Impatto Ambientale.

In merito poi agli studi relativi alla dinamica costiera e al ricambio idrico si è adempiuto alle richieste dell'Autorità di Bacino con elaborati anch'essi contenuti nel progetto, e nello specifico:

RT 12 -STUDIO DEL RICAMBIO IDRICO E DELLA DINAMICA COSTIERA DELLO SPECCHIO ACQUEO;

RT13-RELAZIONE DI CALCOLO SCOGLIERE;

RT19-STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

RT19b-ANLISI GRANULOMETRICA SEDIMENTI AREA DI PROGETTO

RT19h-CONSULENZA SCIENTIFICA PER GLI APPROFONDIMENTI DELLA SIMULAZIONE CON MODELLO NUMERICO DEL RICAMBIO IDRICO TRA PORTO VECCHIO E AREA DI INTERVENTO.

Si rimane quindi in attesa che il Demanio Costiero comunichi ed attesti quanto sopra con comunicazione del proprio dirigente responsabile.

A riscontro del parere dell'AdB Distrettuale prot. 27323 del 05/10/2021 i progettisti comunicano che non è necessario alcun riesame da parte della stessa Autorità. Si rimane quindi in attesa che anche l'AdB Distrettuale comunichi ed attesti quanto sopra con comunicazione del proprio dirigente responsabile, atteso che agli atti non viene riscontrato il parere espresso dall'AdB.



INTEGRAZIONI DOCUMENTALI TRASMESSE CON NOTA DEL 07/03/2022

Il RUP con una nota a riscontro del parere del Comitato VIA, precisa quanto segue:

1. Chiarimento sull'esistenza e operatività del Piano Regolatore del Porto Vecchio Di Bari.

Sentito per le vie brevi il direttore della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari si comunica che il Piano Regolatore del Porto Vecchio di Bari non ha mai completato il suo iter di elaborazione che è rimasto come studio di fattibilità e, pertanto non risulta approvato né tantomeno operativo.

2. Chiarimento sul Programma di opere previsto nel DPIP per il concorso di progettazione per il Waterfront Città vecchia di Bari.

Nel DPIP del Comune di Bari per il Concorso succitato l'area di Piazzale Cristoforo Colombo è individuata come area complementare non compresa nel programma di opere da progettare del tratto principale e non facente parte di quelle oggetto di incarico professionale. La proposta redatta in fase di concorso è comunque suscettibile di essere presa in considerazione se dovesse prevedersi una riduzione delle aree a parcheggio a causa della rimodulazione della carreggiata del Lungomare.

3. Chiarimento circa l'insussistenza di interferenze tra le opere soggette a VIA e gli scarichi della rete cittadina nel Bacino Portuale censiti dallo studio relativo alla "Progettazione degli interventi di riordino, risanamento e completamento del sistema fognario della Città di Bari"

Il parere AQP sulle opere oggetto di VIA chiarisce l'insussistenza di interferenze di cui alla richiesta del comitato.

La nota di riscontro ARPA prot. 81588, redatta dai progettisti, è sottoscritta dal rappresentante del RTP e per i singoli aspetti dai rispetti consulenti e alla stessa nota si rimanda per gli approfondimenti. Si prende atto del parere di riscontro da parte di ARPA Puglia n. 23385 del 05/04/2022 e si condividono le considerazioni e allo stesso parere di rimanda.

La nota "Riscontro parere" (file *riscontroparere.pdf*) è diretta alla Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e Opere Pubbliche del Comune di Bari ed è redatta dai progettisti a riscontro del parere del Comitato VIA.

Viene innanzitutto evidenziato che l'Habitat 1120 (Praterie di Posidonia) si attesta ad una distanza variabile tra 250 e 400 m dalle opere di progetto (a differenza di quanto affermato nel parere che riporta una distanza di circa 40 m). Inoltre, la distanza con le aree interessate da Habitat 1170 "Scogliere" è variabile da 460 a 590 m. I professionisti affermano inoltre che:

I dati vettoriali riportati in dalla DGR 2442/2018 evidenziano la presenza, a ridosso della costa di un'ampia fascia caratterizzata dalla presenza di un mosaico dominato da *matte morte* e da residui lembi e chiazze di *Posidonia oceanica*.

I progettisti precisano che rilevamenti del 1990 e del 2004 hanno fatto emergere una condizione compromessa lungo le coste baresi e tarantine, con posidonieti ridotti a lembi e chiazze residuali "con abbondanti matte morte a testimoniare uno stato di degrado in atto ormai da decenni.

Tale collocazione è confermata anche da rilievi diretti eseguiti nel 2021 e condotti nell'ambito del SIA attraverso rilievi geomorfologici con metodo Multi Beam (MB) ad altissima risoluzione, affiancati da rilievi diretti condotti con subacquei. Dichiarano i progettisti che:



“La litologia rilevata per l’area di indagine evidenzia un quadro di sostanziale eterogeneità con la presenza dominante di un fondo roccioso, spesso in parte insabbiato, con presenza di biocenosi a Cymodoceto a cui si intercalano, a ridosso della linea di costa, banchi di sabbia spesso associati a matte morta e formazioni residuali di Posidonia oceanica. Quest’ultima si presenta fortemente frammentata nelle aree più prossime alla linea di costa spesso con solo radi fasci di vegetazione”.

*“La macrofauna vagile rilevata risulta essere quella caratteristica di tali fasce batimetriche del Mediterraneo come nel caso dei teleostei *Chromis chromis*, *Boops boops*, *Serranus scriba*, *Sarpa salpa*, *Coris julis* e *Diplodus annularis*. Tra gli altri taxa sono stati osservati esclusivamente gli echinodermi *Holothuria sp.* ed *Arbacia lixula*”.*

I professionisti concludono quindi:

“Pertanto, si ritiene con ragionevole certezza, che il progetto non produca effetti negativi, sia permanenti che temporanei, sul sito Natura 2000 ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito - Barletta ed in particolare non determina incidenze negative, sia dirette che indirette, sugli Habitat in Direttiva 92/43/CEE nonché sulle specie di flora e di fauna di interesse comunitario”.

Il Comitato richiede, nel prendere atto di tale riscontro, di acquisire l’elaborato firmato con allegata la dichiarazione di veridicità dei dati contenuti.

La stessa nota dà riscontro al paragrafo del parere del Comitato VIA relativo alla valutazione del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo e fornisce delle specificazioni.

- a) il Nuovo Edificio MUMAB, realizzato sul Molo Sant’Antonio in sostituzione del Mercato del Pesce esistente, è totalmente fondato sul Molo stesso pertanto i volumi derivanti dalle operazioni identificate nella RG06 come “Scavo” sono costituiti da componenti che hanno un’origine totalmente antropica, non qualificabili come sottoprodotti ma come rifiuti e pertanto non richiedono la redazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo in quanto non soggetti al DPR 120/2017
- b) L’esigua quantità di materiale di scavo per la realizzazione dei pali di supporto dei pontili, che potrebbe essere qualificata come sottoprodotto (una quota parte dei 240 mc totali, in quanto parte dei pali sono realizzati in corrispondenza della scogliera artificiale esistente), verrà anch’essa trattata come rifiuto da avviare ad attività di recupero in impianti esterni autorizzati in quanto non ci sono necessità di riutilizzo in cantiere.

I professionisti evidenziano quindi che tutto il materiale rinveniente dallo “scavo di sbancamento per platea di fondazione e locali interrati MUMAB” ed i volumi di materiali da scavo e svellimento prodotti in cantiere, “verrà conferito in idoneo impianto di trattamento o recupero o, in ultima analisi, smaltito in discarica”, riservandosi in fase progettuale esecutiva di effettuare stime dettagliate. Richiamano poi l’elaborato RT 19e “Valutazione quantitativa degli impatti sulla componente atmosfera”, per l’identificazione e valutazione degli impatti derivanti dalle emissioni di polveri da attività di cantiere (in cui sono stati trattate le attività di demolizione e di rimozione dei materiali da scavo e svellimento, unitamente alle attività di trasporto in discarica autorizzata).



La nota dà anche riscontro al paragrafo del parere del Comitato VIA relativo alla valutazione di impatto ambientale.

Le problematiche sollevate afferenti il primo tema sono state affrontate nella dichiarazione del RUP Arch. Gaetano Murgolo precedentemente richiamata nel testo del presente parere e alla stessa si rimanda. I progettisti evidenziano quindi che le problematiche nascono da due interpretazioni di documenti non perfettamente aderenti agli stessi. Il piano regolatore del Porto Vecchio non esiste e la procedura, avviata con uno studio preliminare, si è poi bloccata. Le opere progettate sono quindi conformi al DPIP (Documento Preliminare di Indirizzo alla Progettazione) redatto dal Comune di Bari. Le variazioni alle opere di difesa afferiscono solo a quelle esterne al porto vecchio (relative all'implementazione della scogliera frangiflutti). Le opere sono necessarie per la protezione delle nuove opere, ovvero i pontili e il nuovo edificio.

Viene quindi chiarito che il progetto non prevede la demolizione del molo ma esclusivamente la demolizione dell'edificio sovrastante di recente realizzazione, per sostituirlo, come richiesto dal succitato DPIP a base di Concorso, con un altro nuovo edificio con diversa destinazione.

L'esistente edificio, la cui costruzione risale ai primi anni novanta, aveva inglobato nella sua costruzione parte del muro paraonda alla radice del molo, non più necessario dopo la realizzazione delle scogliere frangiflutti esistenti.

Pertanto, viene chiarito che la protezione del bacino del Porto Vecchio non è totalmente affidata alla nuova barriera frangiflutti. A giudizio dei progettisti, *"con l'implementazione delle attuali scogliere la radice del Molo Sant'Antonio risulterà ulteriormente protetta"*.

Viene quindi richiamato il parere favorevole della Capitaneria Di Porto (Prot. 8.915 del 24/02/2020).

Viene poi richiamata la Relazione RT 11 STUDIO METEOMARINO E AGITAZIONE RESIDUA INTERNA), in cui viene evidenziato che le opere previste portano a un significativo incremento di sicurezza generale, atteso che la realizzazione dell'implementazione delle scogliere frangiflutti determina all'interno del bacino protetto un moto ondoso residuo con altezza d'onda molto bassa, che seppur sommata al sovrizzo, risulta compatibile con le opere che si andranno a realizzare.

Per quanto attiene alla compatibilità con il PPTR di quanto proposto, i progettisti rimandano all'elaborato RT09 Relazione Paesaggistica.

Il Comitato VIA, nel parere formulato ed oggetto di riscontro, aveva richiesto che fosse *"attestata dal Servizio Attuazione Paesaggistica Regionale la compatibilità dell'intervento con il PPTR, atteso la realizzazione di opere all'interno del BP Paesaggi Costieri"*. Si rimanda quindi al parere del Servizio prima richiamato.

Per quanto attiene le misure di mitigazione e prevenzione e di monitoraggio i Progettisti (e il proponente) propongono l'aggiornamento del computo metrico, atteso che l'osservazione del Comitato VIA poneva in risalto che le misure suddette non risultavano presenti nel computo. Il



RUP dovrà quindi acquisire il computo metrico, non presente agli atti del Comitato e stante la presa d'atto che l'elaborato fornito propone esclusivamente due voci a corpo e senza la corrispondente analisi del prezzo.

Il Comitato aveva altresì richiesto l'aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale con approfondimento delle modalità e l'individuazione delle eventuali "soglie di allarme".

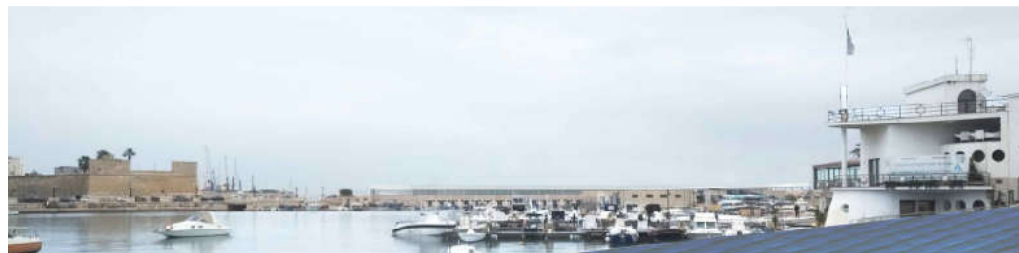
Il proponente fornisce una prima risposta a quanto evidenziato e pertanto si ritiene che debba essere acquisito l'aggiornamento richiesto anche alla luce del parere ARPA n. 23385 del 05/04/2022; lo stesso dovrà essere convalidato da ARPA.

Il Comitato aveva altresì richiesto che venissero realizzate delle foto-simulazioni specifiche.

Il proponente consegna l'elaborato A17, che presenta due tavole integrative con rendering dello stato di fatto e di progetto. L'inserimento delle previsioni progettuali evidenzia soluzioni di intrusione visiva minima, come risulta dall'osservazione delle stesse soluzioni proposte.



Stato di fatto



Progetto



Non si riscontra ostruzione alcuna di qualsivoglia valore architettonico e ambientale in nessuno dei due rendering proposti. Senz'altro invasiva appare la soluzione di progetto per come presentata nel secondo rendering, ma una valutazione *ictu oculi* dei contenuti porta in evidenza una riqualificazione paesaggistica del lungomare.

Il Comitato aveva altresì richiesto che venisse realizzato uno studio relativo alla risoluzione delle interferenze con gli scarichi diretti della rete cittadina nel bacino portuale, censiti dallo studio relativo alla "Progettazione degli interventi di riordino, risanamento e completamento del sistema fognario della Città di Bari".

Il proponente richiama il parere AQP (prot. 2021 0069082-U 11.11.2021), evidenziando che non si ravvisano criticità in quanto gli impianti in progetto hanno quote di posa e posizionamenti planimetrici non interferenti con le suddette reti.

Il Comitato aveva altresì richiesto che venisse realizzato uno studio specialistico sulle variazioni dei flussi di traffico conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti, con particolare riferimento all'accesso e al deflusso dalle aree parcheggio dell'edificio polifunzionale in progetto, nonché in relazione ai restringimenti dell'attuale viabilità.



Il proponente evidenzia che *“il progetto sottoposto alle procedure PAUR non comprende né l’Edificio Polifunzionale né i restringimenti dell’attuale viabilità per le motivazioni precedentemente espresse (Cfr. Nota RUP allegata)”*. Il Comitato prende atto quindi della mancanza dell’approfondimento richiesto e evidenzia che in caso di parere favorevole dovrà essere comunque prodotto tale studio in sede di Conferenza di Servizi per il rilascio del PAUR, perché ritenuto fondamentale ai fini VIA, e in relazione al quale la Regione Puglia dovrà compiere la verifica di ottemperanza. I tecnici forniranno specifica dichiarazione di invarianza dei flussi di traffico e di piena funzionalità del sistema della mobilità anche per i restringimenti dell’attuale viabilità. Lo studio sui flussi di traffico generati dovrà essere esteso inoltre alla fase di cantiere, atteso la rilevante presenza di automezzi di grosse dimensioni qualora il trasporto dei materiali rinveniente dalle demolizioni avvenga su mezzi gommati, nonché per il rilevante flusso di automezzi in entrata durante la fase di cantiere. Si auspica un recupero del materiale prodotto dalle operazioni di scavo e anche di demolizione, che consentirebbe di limitare al massimo anche le movimentazioni di materiale stesso, come stabilito e suggerito dalle vigenti norme in vigore. Si auspica che in sede di CdS venga proposta una valutazione delle opportunità/criticità offerte anche dal trasporto via mare.

Il Comitato aveva altresì richiesto che venissero descritte nel dettaglio le operazioni/fasi di realizzazione e le contestuali misure di contenimento della torbidità in relazione alla realizzazione dei pali a mare per i pontili e che fosse chiarito, con un piano di dettaglio, come procedere in relazione ai possibili rinvenimenti archeologici in corso d’opera, anche alla luce di quanto disposto dalla stessa Soprintendenza che richiede la sorveglianza archeologica durante le fasi di progetto che comportino scavi.

I progettisti richiamano degli elaborati progettuali già consegnati e i contenuti degli stessi, evidenziando che saranno applicate quelle misure di mitigazione già previste e ritenute idonee. In particolare richiamano l’utilizzo delle panne anti-torbidità come BAT indicate nelle linee guida delle opere marittime (APAT – ICRAM 2007). Richiamano quindi le tecniche di realizzazione dei pali e, in relazione alle problematiche archeologiche, richiamano l’indagine di dettaglio già compiuta e sulla base della quale la SABAP ha espresso parere favorevole.

Per quanto riguarda gli ulteriori eventuali rinvenimenti durante i lavori, evidenziano che *“le opere di difesa marittima supplementari saranno realizzate su aree già indagate nelle quali sono presenti occasionali reperti isolati prevalentemente soggetti a spostamenti connessi all’azione delle mareggiate, e pertanto ininfluenti sul programma costruttivo”*.

Preso atto di ciò e del mancato riscontro alla richiesta del Comitato, anzi della certezza dei progettisti che non vi possano essere rinvenimenti, se non occasionali, il Comitato rimanda al parere della SABAP e alle specifiche prescrizioni che vorrà imporre, ritenendo che debba comunque essere fornito in sede di PAUR il riscontro richiesto dal Comitato. In mancanza si ravvisa la necessità di acquisire idonea dichiarazione di responsabilità che non possa verificarsi un evento di tale tipologia.



Con riferimento alle richieste soluzioni alternative in caso di rinvenimenti, la nota di riscontro dei progettisti e del proponente richiama la risposta al precedente punto ed evidenzia che il rischio di rinvenimento è molto basso se non inesistente. Qualora si verificasse una tale evenienza si opererà d'accordo con la competente SABAP. Il proponente ritiene, a oggi, che in caso di eventuali ritrovamenti *“in virtù dei riscontri offerti dall'indagine effettuata, si può escludere oggettivamente che possano comportare adattamenti delle opere progettate”*.

Con riferimento a quanto osservato dal Comitato per la componente paesaggio, la nota di riscontro dei progettisti e del proponente richiama la relazione paesaggistica già presentata.

Evidenziano che attualmente *“il tratto di costa interessato dalle opere di cui trattasi non è balneabile. Tuttavia le opere proposte rendono “accessibile e fruibile” nuovi spazi prospicienti il mare, laddove oggi trovano posto esclusivamente opere realizzate in difesa del Lungomare, non fruibili e tecnicamente non praticabili e accessibili, non solo a causa delle numerose barriere architettoniche ma soprattutto per ragioni di sicurezza. Nel tratto di costa implicato, peraltro, la balneazione non è concessa anche per la presenza di numerose imbarcazioni e di alcuni scolmatori attivi della rete di acque reflue urbane entro il bacino del Porto Vecchio”*.

Il Comitato prende atto di quanto proposto nelle integrazioni fornite.

Con riferimento a quanto osservato dal Comitato perché vengano forniti approfondimenti sui possibili impatti delle opere sulle acque di falda e superficiali, la nota di riscontro pone in risalto la convinzione che le opere non prevedono interventi a profondità tali da interessare le acque di falda. Inoltre i progettisti sostengono che *“La prevista carrabilità di servizio delle superfici degli spazi pubblici consente inoltre di prevedere la permeabilità, con controllo e riutilizzo delle eventuali acque di ruscellamento superficiale. Ciò determinerà certamente un miglior equilibrio idrico sia nel rapporto con la falda che con le acque superficiali che risulteranno meglio controllate nei relativi percorsi, in parte riutilizzate a beneficio dei consumi idrici, e preventivamente e opportunamente trattate prima di essere smaltite”*. Di fatto non vengono forniti gli approfondimenti richiesti.



VALUTAZIONI

Valutazione di Incidenza (INCLUSA NEL PROCEDIMENTO)

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione di Incidenza per gli interventi ivi proposti, richiamate indicazioni di cui al DPR 120/2017, il Comitato ha ritenuto che per la formulazione del proprio parere di competenza che dovesse essere acquisita la relazione istruttoria e il parere di competenza del competente Ufficio VInCA e dell'Ufficio Parchi, le cui espressioni sono obbligatorie ai sensi della DGR 1515/2021. Ciò è avvenuto con il parere specifico acquisito e di cui se ne dà atto nel presente (il parere dell'Ufficio VInCA verrà allegato per esserne parte integrante).

Verrà inoltre acquisita la dichiarazione sulla presenza del posidonieto (Habitat Prioritario) a distanze ben maggiori rispetto a quelle evidenziate dal Comitato (40 m dalle barriere esistenti) e sulla natura e consistenza, nonché sul valore del contesto naturalistico presente, fornendo in un'apposita nota anche il riscontro di specifiche indagini subacquee da condurre prima della conferenza di servizi e da consegnare in occasione del rilascio del PAUR.

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo (SE PERTINENTE)

Si riscontra tra le integrazioni una specifica risposta che il Comitato ritiene di condividere solo in parte, richiedendo le integrazioni prima poste in risalto e da consegnarsi in sede di PAUR auspicando un recupero e riutilizzo in sito dei materiali.

Valutazione di Impatto Ambientale

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato - premesso che il presente parere viene espresso unicamente con riferimento alle opere che costituiscono il progetto definitivo, dovendosi intendere che quanto previsto nel progetto preliminare, non facente parte di questa valutazione, rappresenta solo una cornice probabile e possibile, quindi non certa, in cui si inseriscono le opere ora in valutazione, cornice che dovrà, fra l'altro, essere assoggettata a procedure più ampie e a Valutazione Ambientale Strategica per le indubbe varianti allo strumento urbanistico generale ora vigente; in caso contrario l'intero progetto preliminare dovrà essere oggetto della procedura di valutazione di impatto ambientale, nonché di VAS e VInCA. Si ritiene quindi di dover esprimere in questa sede un parere favorevole richiamando quando posto in risalto nel corpo del presente parere.

Pertanto:

1. si prende atto dell'assenza di incoerenza con il Piano Regolatore del Porto Vecchio di Bari, atteso che lo stesso non risulterebbe mai redatto;
2. Si rimanda alla espressione del parere del Servizio Attuazione Paesaggistica regionale in relazione alla compatibilità dell'intervento con il PPTR, atteso l'interessamento di componenti



paesaggistiche tutelate nonché della valenza di intervento di rilevante trasformazione ai sensi dell'art. 89 comma 1 lett. b delle NTA del PPTR, ritenendo che l'intervento proposto possa essere un intervento attuativo dello scenario strategico descritto dal PPTR in relazione al progetto "La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri";

3. Si ritiene che debbano essere attuate tutte le misure di mitigazione e prevenzione e di monitoraggio riportate nelle Relazioni di progetto *RT19 – Studio di Impatto Ambientale* e *RT19f – Piano di Monitoraggio Ambientale*, incluse quelle esplicitate nel corpo del parere e da inserire nell'elenco prezzi (con relativa analisi del prezzo) e nel computo metrico estimativo del progetto;
4. Si prende atto delle specificazioni sul Piano di Monitoraggio Ambientale che devono essere trasmesse ad ARPA Puglia preliminarmente per la relativa convalida;
5. Si prende atto delle foto-simulazioni di cui all'all. A17 e che consentono di valutare le modifiche del panorama visibile lungo la "strada a valenza paesaggistica" definita dal PPTR, in particolar modo in considerazione della realizzazione dell'edificio polifunzionale e del Museo del Mare sul molo Sant'Antonio;
6. Si ritiene di prendere atto di quanto dichiarato anche da AQP in merito alle interferenze con gli scarichi diretti della rete cittadina nel bacino portuale, ovvero dell'inesistenza degli stessi;
7. Si conferma la necessità che in sede di conferenza di servizi sia consegnato uno studio specialistico sulle variazioni dei flussi di traffico conseguenti alla realizzazione degli interventi previsti, con particolare riferimento all'accesso e al deflusso dalle strutture di progetto nonché uno studio articolato per le fasi cantiere (tenendo conto dell'ubicazione dello stesso cantiere in un'area strategica per lo smistamento dei flussi di traffico), nonché in relazione ai restringimenti dell'attuale viabilità, adeguandosi alle indicazioni e prescrizioni che emergeranno in conferenza di servizi ovvero a quelle che verranno impartite dall'Ente competente che interverrà in sede di CdS;
8. Si prende atto di quanto dichiarato in merito alle operazioni/fasi di realizzazione e alle contestuali misure di contenimento della torbidità in relazione alla realizzazione dei pali a mare per i pontili e rimanda allo specifico piano di monitoraggio ambientale che dovrà essere consegnato ad ARPA per l'acquisizione del parere di competenza;
9. In merito alla mancanza del richiesto piano di dettaglio su come procedere in relazione ai possibili rinvenimenti archeologici in corso d'opera, anche alla luce di quanto disposto dalla stessa Soprintendenza che richiede la sorveglianza archeologica durante le fasi di progetto che comportino scavi, si rimanda alle specifiche prescrizioni della stessa in sede di CdS;
10. Si prende atto che a giudizio del proponente il rischio di rinvenimento di emergenze archeologiche sia molto basso se non inesistente. Prescrive che qualora si verificasse una tale evenienza si opererà d'accordo con la competente SABAP. Si prende altresì atto che il proponente ritiene, a oggi, che in caso di eventuali ritrovamenti "in virtù dei riscontri offerti dall'indagine effettuata, si può escludere oggettivamente che possano comportare adattamenti delle opere progettate";
11. Si richiede che in sede di progettazione esecutiva siano approfonditi tutti i possibili aspetti in relazione agli impatti delle opere sulle acque di falda e superficiali, considerandoli nel piano di monitoraggio ambientale da sottoporre ad ARPA per la sua convalida;



12. Si richiede infine che sia dato puntuale riscontro ai rilievi di cui al parere ARPA Puglia, prot. n. 81588 del 29.11.2021 e del parere prot. 23385 del 05/04/2022.

Stante quanto sopra posto in risalto e ribadito, il Comitato esprime parere favorevole di compatibilità ambientale ma a condizione che il proponente osservi ed attui puntualmente quanto sopra riportato ed ottemperando a quanto specificamente richiesto.



I componenti del Comitato Reg.le VIA.

Si da atto che la presenza dei componenti è acclarata dalla relativa votazione nella colonna "CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso" della tabella che segue e che la sottoscrizione del presente verbale da parte dei partecipanti, attese le modalità di svolgimento mediante videoconferenza della odierna seduta di Comitato, è resa mediante sottoscrizione e trasmissione di apposita dichiarazione, che costituirà un unicum con il presente parere, e che sarà agli atti del procedimento.

n.	Ambito di competenza	CONCORDE o NON CONCORDE con il parere espresso
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
2	Autorizzazione Integrata Ambientale, rischi di incidente rilevante, inquinamento acustico ed agenti fisici -	-
3	Difesa del suolo -	-
4	Tutela delle risorse idriche Ing. Valeria Quartulli	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
5	Lavori pubblici ed opere pubbliche Ing. Leonardo de Benedettis	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
6	Urbanistica	-
7	Infrastrutture per la mobilità -	-
8	Rifiuti e bonifiche Dott.ssa Giovanna Addati	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE



**REGIONE
PUGLIA**

	ASSET Ing. Maria Giovanna Altieri	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentante della Direzione Scientifica ARPA Puglia Ing. Nicola Ungaro	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentate del Dipartimento Ambientale Provincia componente territorialmente dell'ARPA Ing. Claudio Lofrumento	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Rappresentate dell'Autorità di Bacino distrettuale	-
	Rappresentante dell'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente	-
	Esperto in Urbanistica Ing. Tommaso Farenga	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Ingegneria Ambientale Ing. Salvatore Adamo	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE
	Esperto in Infrastrutture Ing. Arcangelo Santamato	<input checked="" type="checkbox"/> CONCORDE <input type="checkbox"/> NON CONCORDE