

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 3 giugno 2024, n. 749

Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Il Presidente della Giunta Regionale, dott. Michele Emiliano, con delega al Paesaggio, sulla base dell'istruttoria espletata dal Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata dal Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, propone quanto segue.

Visto:

- il D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e, in particolare, l'art. 146;
- il Piano Paesaggistico Territoriale regionale (PPTR), approvato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015 e ss.mm.ii.;
- l'art. 90 delle NTA del PPTR "Autorizzazione paesaggistica", il quale prevede che gli interventi che comportino modificazione dello stato dei luoghi sui beni paesaggistici sono subordinati all'autorizzazione paesaggistica prevista dal Codice rilasciata nel rispetto delle relative procedure verificando la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art.37 delle NTA del PPTR ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice;
- l'art. 95 delle NTA del PPTR "Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1466 del 15.09.2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 938 del 03.07.2023, recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

Premesso che:

- con nota prot. n. AOO_089_4263 del 31.03.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del progetto per la realizzazione della "Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto" e ha richiesto la verifica della completezza della documentazione presentata; con successiva nota prot. n. AOO_089_6386 del 15.05.2022 la stessa Sezione ha trasmesso gli esiti della verifica della completezza della documentazione presentata e ha richiesto al proponente documentazione integrativa;
- con nota prot. n. AOO_089_9534 del 02.08.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato la trasmissione della documentazione integrativa richiesta in esito alla fase di verifica della completezza della documentazione presentata e ha avviato la fase di pubblicazione ex art. 27 bis c.4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.; con nota prot. n. AOO_089_7732 del 15.05.2023 la stessa Sezione ha indetto la Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- con nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha richiesto chiarimenti ed integrazioni documentali al progetto presentato, necessari al fine della valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica in deroga;
- con nota prot. n. AOO_089_9684 del 23.06.2023 la Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta della Conferenza di Servizi decisoria del 08.06.2023;
- con nota prot. n. 67911 del 07.08.2023 la Città Metropolitana di Bari ha trasmesso documentazione integrativa, anche in riscontro alla nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio;
- con nota prot. n. AOO_089_16176 del 25.09.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato una riunione della Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona telematica ai sensi dell'art. 27-bis,

- comma 7 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., per il giorno 03.10.2023 e con nota prot. n. AOO_089_17228 del 12.10.2023 ha trasmesso il verbale della riunione ed ha convocato la successiva seduta per il 14.11.2023;
- nell'ambito della riunione del 14.11.2023 sono state analizzate nuovamente le soluzioni di attacco al Porto dell'infrastruttura viaria; il proponente ha evidenziato che le richieste della Sezione Paesaggio e dell'Autorità Portuale sono in contrasto tra loro, tanto che corrispondere a l'una può determinare il peggioramento dell'altra. Inoltre *"il Proponente ritiene di aver dimostrato, e ribadisce, che soluzioni diverse da quella scelta per il progetto sono molto più onerose e complesse anche dal punto di vista ingegneristico / esecutivo"*; la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha dichiarato la disponibilità a partecipare ad un tavolo tecnico che il Proponente ha anticipato di tenere con Autorità portuale in modo da trovare più agevole composizione degli aspetti in discussione;
 - con nota prot. n. AOO_089_19603 del 16.11.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della riunione del 14.11.2023 ed ha convocato una riunione della Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona telematica ai sensi dell'art. 27-bis, comma 7 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., per il giorno 20.12.2023; successivamente, con la citata nota prot. n. AOO_089_21999 del 27.12.2023 ha trasmesso il verbale della riunione ed ha convocato la successiva seduta per il 27.01.2024;
 - in data 22.11.2023 si è tenuto un incontro tecnico tra proponente e progettista, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio e Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Meridionale nel quale il proponente ha presentato una nuova soluzione dell'attacco al porto che prevede la sostituzione della rotatoria con una curva; la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto di approfondire, nella nuova versione dell'attacco al porto, lo studio geometrico dell'innalzamento di via Vittorio Veneto, aumentando il tratto di raccordo fra il livello attuale e il massimo innalzamento; inoltre, prendendo atto della riduzione dell'innalzamento massimo a 2,30 m in luogo dei 2,80 inizialmente proposti, ha chiesto comunque di approfondire possibili ulteriori soluzioni, privilegiando quelle che possano comportare riduzioni dell'innalzamento della livelletta del lungomare; Infine, ha chiesto una relazione in cui siano esemplificate le ragioni tecniche e tecnologiche che conducono all'impossibilità di ulteriore riduzione dell'innalzamento;
 - la soluzione prospettata dal proponente è stata trasmessa in data 11.12.2023 e risulta coerente con le specifiche richieste effettuate in sede di Conferenza di Servizi, nelle riunioni del 03.10.2023 e del 14.11.2023 e con gli approfondimenti richiesti durante l'incontro tecnico del 22.11.2023;
 - con nota prot. n. 11432/2024 del 10.01.2024 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004;
 - con nota prot. n. 38197 del 23.01.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato la seduta prevista per il 27.01.2024 al 29.02.2024;
 - con nota prot. n. 1429-P del 06.02.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari alla luce di *"quanto anche riportato nella relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di provvedimento, allegata alla nota del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio di codesta Amministrazione Regionale, avente prot. n. 11432 del 10.01.2024"*, ha rappresentato la necessità di documentazione integrativa e di dettaglio relativamente alla nuova soluzione di attacco della nuova viabilità al porto;
 - con nota prot. n. 106266 del 28.02.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato la seduta prevista per il 29.02.2024 al 26.03.2024; con successive note prot. n. 151165 del 25.03.2024 e n. 251398 del 27.05.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato ulteriormente la seduta al 10.07.2024;
 - con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura ha espresso *"parere favorevole al rilascio del"*

provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, a condizione che tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall'Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate", introducendo ulteriori prescrizioni relativamente all'innalzamento di Corso Vittorio Veneto;

Considerato che:

- la proposta progettuale, Strada Porta del Levante, consiste in un collegamento tra il porto di Bari e la rete autostradale; l'infrastruttura si sviluppa per circa 9,5 km, dall'area portuale di piazzale Marisabella fino all'innesto con l'autostrada A14 ed interessa i territori dei Comuni di Bari, Modugno e Bitonto; il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale dal porto fino all'opera in progetto di scavalco della S.S.16, la riqualificazione della viabilità esistente tra Viale Francesco de Blasio, Via dei Gerani e Via delle Magnolie, un ultimo tratto di nuova viabilità che raggiunge l'autostrada A14; il progetto rientra nel programma europeo TEN-T (Trans-European Networks-Transport), finalizzato a integrare la rete di trasporti barese con le reti viarie dell'Europa e dell'Est Asiatico;
- gli interventi previsti, comportando trasformazione profonda dei suoli e realizzazione di nuovi tracciati viari in **"Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche"** e in **"Lame e gravine"**, nonché trasformazione della vegetazione naturale in **"Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali"**, risultano in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 54 e 72 delle NTA del PPTR.

Considerato, altresì, che con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, l'art. 95 delle NTA del PPTR prevede che: *"Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali"*.

Preso atto:

- del Parere Tecnico del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A);
- del parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari, espresso con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024, e parte integrante e sostanziale dell'Allegato A.

Dato atto che il presente provvedimento attiene esclusivamente agli aspetti di natura paesaggistica, con riferimento alla compatibilità delle opere con il vigente PPTR, fatte salve tutte le ulteriori autorizzazioni e/o assensi, qualora necessari, rivenienti dalle vigenti disposizioni normative in materia sanitaria e/o di tutela ambientale.

Richiamato l'art.146 c. 4 del D. Lgs. 42/2004 che prevede che *"L'autorizzazione è efficace per un periodo di cinque anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Il termine di efficacia dell'autorizzazione decorre dal giorno in cui acquista efficacia il titolo edilizio eventualmente necessario per la realizzazione dell'intervento, a meno che il ritardo in ordine al rilascio e alla conseguente efficacia di quest'ultimo non sia dipeso da circostanze imputabili all'interessato."*

Ritenuto che, alla luce delle risultanze istruttorie di cui al Parere Tecnico allegato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari, con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio del provvedimento di

Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95, per il progetto **“Strada Camionale di Bari di collegamento tra l’autostrada A14 ed il porto di Bari detta “Strada Porta del Levante” sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto”**, di cui all’oggetto, composto dagli elaborati elencati, con la relativa impronta informatica secondo l’algoritmo MD5, nel parere tecnico allegato (ALLEGATO A).

Garanzie di riservatezza

“La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all’Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE”.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta ulteriori implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell’articolo 4 – comma 4 – lettera d) della L.R. 7/1997e del DPGR 263/2021, propone alla Giunta:

1. Di rilasciare con prescrizioni, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto **“Strada Camionale di Bari di collegamento tra l’autostrada A14 ed il porto di Bari detta “Strada Porta del Levante” sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto”**, di cui all’oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024, l’Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. prot. n. 11432/2024 del 10.01.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d’intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; in caso il successo del reimpianto sia altamente improbabile è ammessa la sostituzione con esemplari autoctoni; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all’organizzazione del cantiere;
- in coerenza con quanto indicato dall’aggiornamento progettuale, sia prevista la permeabilizzazione e la rinaturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone per le strade dismesse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno più utilizzate come sede stradale;
- in sede di progettazione esecutiva sia contenuto il più possibile l’innalzamento massimo di Via Vittorio Veneto, comunque entro 1,74 m, innalzamento individuato a valle degli approfondimenti finora condotti; siano ricostituiti i filari alberati lungo Via Vittorio Veneto, al termine dei lavori di innalzamento della sede stradale;
- per quanto riguarda gli ampi tratti in trincea, da inizio intervento fino alla Sezione 34, in sede di progettazione esecutiva sia rivalutato il tratto tra Via Napoli e Via Pietro Oreste e ancora oltre Via Pietro Oreste, potendosi prevedere un miglior inserimento paesaggistico che ricostituisca il territorio

a livello del suolo, come si percepisce dalle fotosimulazioni effettuate in elaborato SC_10_AM_03, da concordare con il Comune di Bari.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall’Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate;*
- *per quanto invece di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le sole tutele di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, in merito alla prescrizione già imposta con le succitate note della Scrivente aventi prot. n. 9521 del 01.09.2022 e n. 12132 del 04.11.2022 relativamente alla necessità di evitare tanto il previsto innalzamento del lungomare Vittorio Veneto ad un livello pari a circa 3 metri più in alto rispetto all’attuale area di sedime, quanto il suo interrimento, si recepisce l’ulteriore approfondimento progettuale redatto sopra citato, che ha portato a modificare la livelletta della nuova viabilità, abbassando la quota di progetto del nuovo percorso del lungomare costituito dal Corso Vittorio Veneto in modo tale da riportare pertanto l’innalzamento originariamente previsto di 3 metri, e non approvato, ad un innalzamento massimo e non superiore a 1,74 metri, che risulta essere maggiormente compatibile rispetto alle istanze di tutela già evidenziate con le succitate precedenti note della Scrivente. In merito, si prescrive tuttavia la necessità di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, oltre che i suoi elementi di bordura, da prevedere tanto lungo il lato mare, ove attualmente è presente un muretto separatore tra l’area portuale e la viabilità comunale che, a garanzia del permanere della continuità tipologica dello stesso e della consolidata presenza in situ, dovrebbe essere preservato, quanto lungo il lato interno, e prevederne idonee misure di mitigazione e armonioso raccordo con le preesistenze, mediante opportuna sagomatura del rilevato, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato. Si precisa inoltre che il dettaglio esecutivo della porzione sopra citata prima dell’inizio dei lavori dovrà essere prodotto e trasmesso a questo Ufficio per opportuna condivisione.*

In merito agli aspetti relativi alla tutela archeologica si ribadisce quanto prescritto dalla Scrivente, con nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ricordando che la procedura di Valutazione preventiva dell’interesse archeologico (VPIA) dovrà essere conclusa prima dell’affidamento dei lavori.

Ad integrazione e parziale rettifica di quanto prescritto con la sopracitata nota, si precisa che, per come previsto ai sensi dell’art. 1, c. 10, allegato 1.8 del d.lgs. 36/2023 attualmente vigente e come chiarito dalla Circolare della DG ABAP n. 32 del 12.07.2023, qualora la VPIA dovesse protrarsi oltre, la stessa deve comunque concludersi entro e non oltre l’avvio degli stessi lavori.

Si fa presente, inoltre, che la nuova disciplina non prevede più l’obbligo di stipulare un accordo fra Soprintendenza e Stazione appaltante per disciplinare le norme di coordinamento e di collaborazione nella procedura di VPIA, come precedentemente richiesto ai sensi dell’art. 25, comma 14 del d.lgs. 50/2016.

Dovrà quindi essere trasmesso a questa Soprintendenza specifico progetto di prospezioni geofisiche da condursi nelle aree ritenute a rischio alto e medio, secondo le modalità esplicitate nella sopracitata nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, all’esito delle quali saranno definiti numero, estensione e localizzazione dei saggi archeologici prescritti.”

2. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali.

3. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:

- alla Città metropolitana di Bari;
- ai Comuni di Bari, Bitonto e Modugno;
- alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;

- alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la mobilità e Urbanistica.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore: (Ing. Francesco NATUZZI)

Il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Dirigente *ad interim* del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica: (Arch. Vincenzo LASORELLA)

Il Direttore, ai sensi dell'art. 18, comma 1, Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021, n. 22 e ss.mm.ii., NON RAVVISA la necessità di esprimere osservazioni alla presente proposta di DGR.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
(Ing. Paolo Francesco GAROFOLI)

Il Presidente della Giunta:
(Dott. Michele EMILIANO)

LA GIUNTA

UDITA la relazione istruttoria e la conseguente proposta del Presidente della Giunta;
VISTE le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di deliberazione;
A VOTI unanimi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

per le motivazioni espresse in narrativa che qui si intendono integralmente riportate:

1. Di approvare la relazione del Presidente della Giunta, con delega al Paesaggio.
2. Dirilasciare con prescrizioni, per le motivazioni riportate nel parere tecnico allegato al presente provvedimento e parte integrante e sostanziale dello stesso (ALLEGATO A), per il progetto "**Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto**", di cui all'oggetto, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura, con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024, l'Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. prot. n. 11432/2024 del 10.01.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

- si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste

ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; in caso il successo del reimpianto sia altamente improbabile è ammessa la sostituzione con esemplari autoctoni; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere;

- in coerenza con quanto indicato dall'aggiornamento progettuale, sia prevista la permeabilizzazione e la rinaturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone per le strade dismesse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno più utilizzate come sede stradale;
- in sede di progettazione esecutiva sia contenuto il più possibile l'innalzamento massimo di Via Vittorio Veneto, comunque entro 1,74 m, innalzamento individuato a valle degli approfondimenti finora condotti; siano ricostituiti i filari alberati lungo Via Vittorio Veneto, al termine dei lavori di innalzamento della sede stradale;
- per quanto riguarda gli ampi tratti in trincea, da inizio intervento fino alla Sezione 34, in sede di progettazione esecutiva sia rivalutato il tratto tra Via Napoli e Via Pietro Oreste e ancora oltre Via Pietro Oreste, potendosi prevedere un miglior inserimento paesaggistico che ricostituisca il territorio a livello del suolo, come si percepisce dalle fotosimulazioni effettuate in elaborato SC_10_AM_03, da concordare con il Comune di Bari.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall'Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate;*
- *per quanto invece di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le sole tutele di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, in merito alla prescrizione già imposta con le succitate note della Scrivente aventi prot. n. 9521 del 01.09.2022 e n. 12132 del 04.11.2022 relativamente alla necessità di evitare tanto il previsto innalzamento del lungomare Vittorio Veneto ad un livello pari a circa 3 metri più in alto rispetto all'attuale area di sedime, quanto il suo interrimento, si recepisce l'ulteriore approfondimento progettuale redatto sopra citato, che ha portato a modificare la livelletta della nuova viabilità, abbassando la quota di progetto del nuovo percorso del lungomare costituito dal Corso Vittorio Veneto in modo tale da riportare pertanto l'innalzamento originariamente previsto di 3 metri, e non approvato, ad un innalzamento massimo e non superiore a 1,74 metri, che risulta essere maggiormente compatibile rispetto alle istanze di tutela già evidenziate con le succitate precedenti note della Scrivente. In merito, si prescrive tuttavia la necessità di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, oltre che i suoi elementi di bordura, da prevedere tanto lungo il lato mare, ove attualmente è presente un muretto separatore tra l'area portuale e la viabilità comunale che, a garanzia del permanere della continuità tipologica dello stesso e della consolidata presenza in situ, dovrebbe essere preservato, quanto lungo il lato interno, e prevederne idonee misure di mitigazione e armonioso raccordo con le preesistenze, mediante opportuna sagomatura del rilevato, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato. Si precisa inoltre che il dettaglio esecutivo della porzione sopra citata prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto e trasmesso a questo Ufficio per opportuna condivisione.*

In merito agli aspetti relativi alla tutela archeologica si ribadisce quanto prescritto dalla Scrivente, con nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ricordando che la procedura di Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA) dovrà essere conclusa prima dell'affidamento dei lavori.

Ad integrazione e parziale rettifica di quanto prescritto con la sopracitata nota, si precisa che, per come previsto ai sensi dell'art. 1, c. 10, allegato 1.8 del d.lgs. 36/2023 attualmente vigente e come chiarito dalla Circolare della DG ABAP n. 32 del 12.07.2023, qualora la VPIA dovesse protrarsi oltre, la stessa deve

comunque concludersi entro e non oltre l'avvio degli stessi lavori.

Si fa presente, inoltre, che la nuova disciplina non prevede più l'obbligo di stipulare un accordo fra Soprintendenza e Stazione appaltante per disciplinare le norme di coordinamento e di collaborazione nella procedura di VPIA, come precedentemente richiesto ai sensi dell'art. 25, comma 14 del d.lgs. 50/2016.

Dovrà quindi essere trasmesso a questa Soprintendenza specifico progetto di prospezioni geofisiche da condursi nelle aree ritenute a rischio alto e medio, secondo le modalità esplicitate nella sopracitata nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, all'esito delle quali saranno definiti numero, estensione e localizzazione dei saggi archeologici prescritti."

3. Di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione con gli omissis a tutela dei dati personali.
4. Di notificare il presente provvedimento, a cura del Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica:
 - alla Città metropolitana di Bari;
 - ai Comuni di Bari, Bitonto e Modugno;
 - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura;
 - alle Sezioni Autorizzazioni Ambientali, Infrastrutture per la mobilità e Urbanistica.

Il Segretario generale della Giunta

ANNA LOBOSCO

Il Presidente della Giunta

MICHELE EMILIANO

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA****ALLEGATO A****Codice CIFRA: AST/DEL/2024/00015****VERSIONE PER LA PUBBLICAZIONE**

**Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14
ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro
di Bari, Modugno e Bitonto.**

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95.

PARERE TECNICO

DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI

Con nota prot. n. AOO_089_4263 del 31.03.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato l'avvenuta pubblicazione del progetto per la realizzazione della "Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto" e ha richiesto la verifica della completezza della documentazione presentata; con successiva nota prot. n. AOO_089_6386 del 15.05.2022 la stessa Sezione ha trasmesso gli esiti della verifica della completezza della documentazione presentata e ha richiesto al proponente documentazione integrativa.

Con nota prot. n. AOO_089_9534 del 02.08.2022 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha comunicato la trasmissione della documentazione integrativa richiesta in esito alla fase di verifica della completezza della documentazione presentata e ha avviato la fase di pubblicazione ex art. 27 bis c.4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.; con nota prot. n. AOO_089_7732 del 15.05.2023 la Sezione ha poi indetto la Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona ai sensi dell'art. 27 bis comma 7 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. La documentazione presente al link indicato dalla suddetta nota è costituita dagli elaborati raggruppati nelle seguenti macrocategorie:

ELABORATI GENERALI
VARIANTE URBANISTICA
ARCHEOLOGIA
GEOLOGIA
GEOTECNICA
IDROLOGIA ED IDRAULICA
PROGETTO INFRASTRUTTURA
VIADOTTI
GALLERIA ARTIFICIALE
SOTTOPASSI

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

CAVALCAVIA
TRINCEE
CASELLO AUTOSTRADALE
OPERE DI SOSTEGNO
OPERE IDRAULICHE
AMBIENTE
CANTIERIZZAZIONE
IMPIANTI
ESPROPRI
INTERFERENZE
SICUREZZA
BONIFICA ORDIGNI BELLICI

In particolare, la documentazione afferente alle categorie AMBIENTE e CANTIERIZZAZIONE è costituita dai seguenti elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

SC_01_AM_01-00.pdf - d9fb97b08650d74aed2156b9ded35c3e
SC_01_AM_02-00.pdf - acde5a8a7b198ee6feaf8c6d8580c1ae
SC_01_AM_03-00.pdf - 598cb9da397ef95887f4105577b38221
SC_01_AM_04-00.pdf - 87eba11797cb74f6fc4caa2506a3dbc8
SC_01_AM_05-00.pdf - 2d907c8da02193067265359bc6d4e1ce
SC_01_AM_06-00.pdf - 2646a21f5a94fd6e0d289fff5b3eae5
SC_01_AM_07-00.pdf - 1d7431bfd295c03edfc6a5b748684920
SC_01_AM_08-00.pdf - f9080190c2ce1206aa2c095a319a38af
SC_01_AM_09-00.pdf - bfc49df8dbc998e24e237ab6ee5fd096
SC_01_AM_10-00.pdf - 5784715629ec8d5b88e4ceae7503848a
SC_01_AM_11-00.pdf - 92ad546b986f0b372d40d4ec96c60488
SC_01_AM_12-00.pdf - 9b08ca1e6e01f9889f8af08b5a0ff4f4
SC_01_AM_13-00.pdf - 584bf8fc325e471933ac1190579c18d6
SC_01_AM_14-00.pdf - a058284e033f703f1ccc8809d27faa09
SC_01_AM_15-00.pdf - 738d7bfab76eaf8cd0192b2b710ace9
SC_01_AM_16-00.pdf - a4dbfbd3d6069de1382e7cc56a072bd3
SC_02_AM_01-00.pdf - 9398a3d416f7c595b8576f07a761cb46
SC_02_AM_02-00.pdf - 6d053695b772e909387dbfe9d41aa593
SC_02_AM_03-00.pdf - f1aebcf73360e84ee10786741572e1
SC_02_AM_04-00.pdf - a1b0c78fd6b030ccb7af26e3047ee8c4
SC_02_AM_05-00.pdf - e3c385a7e187a4cb7707d7e3c9e2aebc
SC_02_AM_06-00.pdf - 779dcde6e28995421a66a3ae15b57724
SC_02_AM_07-00.pdf - 19adbfbfe9954d1c53dcacc3f5af566a0
SC_02_AM_08-00.pdf - 5d389bfa52936a5caadb14de76c0b78b
SC_02_AM_09-00.pdf - ca0cbfc06e7aeb7d396f37be81705a5f
SC_02_AM_10-00.pdf - fb1de5460794ce9b419569c3ae9f55e1
SC_03_AM_01-00.pdf - 09a1851dcdad4cf927277778a8550e76
SC_03_AM_02-00.pdf - 00f7b84e16fb8751c94ea998a036540a
SC_03_AM_03-00.pdf - fdc0e97e11d7a0e7aecf48d7b61636e6
SC_04_AM_01-00.pdf - ec006d3bbddf475246eb7fb8bccd439f
SC_04_AM_02-00.pdf - ac146f1861c35784e80a4869812b7470



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

SC_04_AM_03-00.pdf - cbc4061a3a48f373194634c61e9ed5fd
 SC_05_AM_02-00.pdf - 2ddc065d0ae033c89614cf0f6ca7bfc1
 SC_05_AM_04-00.pdf - 2c316bbe06ccc7a32a7967545970aa81
 SC_05_AM_05-00.pdf - 089d4baa22558dd2e8e55428e8dc6db1
 SC_05_AM_06-00.pdf - 60e37fdb643948480c3e5d861ea365a8
 SC_05_AM_07-00.pdf - 1bcb563826a929ef623a53a444082c7a
 SC_05_AM_08-00.pdf - 38b36dad3152c41cef91732828133848
 SC_06_AM_01-00.pdf - 05ae7b06cb0897d67bc9948d418750a6
 SC_06_AM_02-00.pdf - a83c083f4e240fcd71d2c45775b1e23b
 SC_06_AM_03-00 1 di 2.pdf - 2c552feee7e7e477b3f3b63a85f4ca84
 SC_06_AM_03-00 2 di 2.pdf - 511746059ab817d0f42ea8b842d5bbb0
 SC_06_AM_04-00.pdf - 3d1603f94a5ed4a19ae8dce5d0df2981
 SC_06_AM_05-00.pdf - 723c84a46b2f75e67a2643dc4b37caa6
 SC_06_AM_06-00.pdf - 0df07535caf6ff895b2bfc7cc499ac74
 SC_07_AM_01-00.pdf - c788d9ebd1be57b9afbe7eed012064c4
 SC_07_AM_02-00.pdf - 788f6993953773be22e948f982a36884
 SC_07_AM_03-00.pdf - 9cad3026ee84b55f2716767dbf52f07
 SC_08_AM_01-00.pdf - d67b50530d518bb55b520899c22329e3
 SC_08_AM_03-00.pdf - 692de796f707d6275f8b4e0e8243ab43
 SC_08_AM_04-00.pdf - 24a4ded695025f62606d4b7b5d43b0a4
 SC_09_AM_01-00.pdf - e7e3d42c1da95ad82583a9e73c9b60f3
 SC_09_AM_02-00.pdf - 8c59a6625a53c802e8c0315849b8c9c2
 SC_09_AM_03-00.pdf - 5d984f030615ebe825deeb10afdbf2f3
 SC_09_AM_04-00.pdf - 93a973d67bdead544f59d2550ab0b8fc
 SC_09_AM_05-00.pdf - eb0dd9019c4eb50303c8059b0646f8b1
 SC_09_AM_06-00.pdf - 41f8723767883e85b75a7e93642267c9
 SC_09_AM_07-00.pdf - 931f87ec2e458f769d46376d3e8e6d69
 SC_09_AM_08-00.pdf - b48a4fd3dab0c4f75e3e3ed5284ab92a
 SC_09_AM_09-00.pdf - 49377ece58e4f2abc9ed93ad073ec8ea
 SC_09_AM_10-00.pdf - 054b6060c7bdd11f812013b78d253e89
 SC_09_AM_11-00.pdf - 0809f6cf2873b377a1899936804c89d4
 SC_09_AM_12-00 1 di 2.pdf - 882e5e9eac8f14470091686341303078
 SC_09_AM_12-00 2 di 2.pdf - 717f0b3f2ab40ed2d016b530259ef7b7
 SC_09_AM_13-00.pdf - 55f093732e077b8a5422b9bf56144995
 SC_09_AM_14-00.pdf - 200f491fc2138665bdaa595c1496b627
 SC_09_AM_16-00.pdf - e3a2d39f7d9a4d55f7ade9d5d75633aa
 SC_09_AM_17-00.pdf - e2e860cbfea800cd1f16a7a53f5bb26c
 SC_09_AM_18-00.pdf - c4bfcb2364b226b32724b2d3721bd5b3
 SC_09_AM_15-00.pdf - 58ca476502acd39786899f5263c973d3
 SC_09_AM_19-00.pdf - 7c726849e53057ed1bae95b9fa34bbad
 SC_10_AM_01-00.pdf - 94f9ac23f5128c6f87604ddb55ec5279
 SC_10_AM_02-00.pdf - d86c7f05b8211ab983d6b1f9b433b679
 SC_10_AM_06-00.PDF - e83b7b5ea3c9522862a4b2fe308b7159
 SC_10_AM_07-00.PDF - 342d6372a639dbf14a421d44a01b41c6
 SC_10_AM_08-00.pdf - 3bcb272bc77684f919bfd47891133b04
 SC_10_AM_03-00.pdf - b2358ee99dec877335c26403ab2b5c80



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

SC_10_AM_04-00.pdf - 29a3ddbb1291d0abaf463a9542b587bf
 SC_10_AM_05-00.pdf - e2e0b4800fe7fbb37796b4087f6c8982
 SC_05_AM_01-00.pdf - 36d137d97666dddb4ecd38767a8a5956
 SC_01_CA_01-00.pdf - 57972c933cf9769cc0b6bad179764903
 SC_01_CA_02-00.pdf - 5ae3577e15a2aee3f83d4d83941b3de5
 SC_01_CA_03-00.pdf - 83f5e0c1db378712d598ae093d7726f6
 SC_01_CA_04-00.pdf - e5b20f18c42076f9b8536fe76744e887
 SC_01_CA_05-00.pdf - cf2cf3fee3d61f8fb25688020d0ad253
 SC_01_CA_06-00.pdf - e3f1969df35ca1482c18e26cdbcb437c
 SC_01_CA_07-00.pdf - 2f8fdca6bde0d9edafb354c57a936039
 SC_01_CA_08-00.pdf - 41b1b84209b0f4128551f7ab81fd135e
 SC_01_CA_09-00.pdf - 20ef898d9d833e1dea4a5b9b05ab4109
 SC_01_CA_10-00.pdf - e709f6e5e61cc14c95b3060435f06a01
 SC_01_CA_11-00.pdf - c46889249ebdac1d1b16a15e75243a60
 SC_01_CA_12-00.pdf - 4dfcc729dd071a000783459f5ccdf7f2
 SC_01_CA_13-00.pdf - fea71d1c50016b806bd4278564e2f63c
 SC_01_CA_14-00.pdf - ceba37e585e6e955b5e37376f2f75b53
 SC_01_CA_15-00.pdf - 2def20c30f4f52c0cea760d778f52894
 SC_01_CA_16-00.pdf - 6b8403d4664e4856870100133f05152a
 SC_01_CA_17-00.pdf - 78a4d6cfd45df0eef76d967bdaf19d0
 SC_01_CA_18-00.pdf - e102163803e5490f45be1d46957d1023
 SC_01_CA_19-00.pdf - cf3d1ef8de1c62f524f5c009dcbcf82
 SC_01_CA_20-00.pdf - 5964eae59a858678d694c5bf2e35b44
 SC_01_CA_21-00.pdf - 64efd421c6e8c3cd347689290d5f4d74
 SC_01_CA_22-00.pdf - a05dd34848354b23ad4ea17efca4398e
 SC_01_CA_23-00.pdf - 298703eb52608cd99ef7038ce2549abd
 SC_01_CA_24-00.pdf - 933b87cf535dca6fbc7afb3b56d10d73
 SC_01_CA_25-00.pdf - 80bf423ce972e218cb36a2ecc47bad41
 SC_01_CA_27-00.pdf - e60d31d3d5bdd52871f8e898c22d97c
 SC_01_CA_28-00.pdf - 224853639947cebc5cc3a824d6fe58f1
 SC_01_CA_29-00.pdf - 40f62f835e1fc66c285f0310e94fda37
 SC_01_CA_30-00.pdf - 4f4866ee1f5c54e89a69fa85d6331097
 SC_01_CA_31-00.pdf - aab4cfa2d0ae77191c9fdd506b45363a
 SC_01_CA_32-00.pdf - 88b32267d264ee0a065725a3d36371b4
 SC_01_CA_33-00.pdf - a2d393279a539e2fd8c30d65143ae66e
 SC_01_CA_34-00.pdf - 93efd6120e6e96a51757a406019aa446
 SC_01_CA_35-00.pdf - 62dd1f22b599b49119fc3511a9b5e234
 SC_01_CA_36-00.pdf - e0ac607e30f9bf4ee0abebcbcb07978
 SC_01_CA_37-00.pdf - 1719600c75dbef5d683e3a1423a00e4d

Con nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha richiesto chiarimenti ed integrazioni documentali al progetto presentato, necessari al fine della valutazione dell'eventuale rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica in deroga.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Con nota prot. n. AOO_089_9684 del 23.06.2023 la Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della seduta della Conferenza di Servizi decisoria del 08.06.2023.

Con nota prot. n. 67911 del 07.08.2023 la Città Metropolitana di Bari ha trasmesso documentazione integrativa, anche in riscontro alla nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, costituita dai seguenti elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

SC_00_IO_02-00_Relazione illustrativa.doc - 226ea8bfe7fdbc098ff42f56297e756
 Matrice di ottemperanza.pdf - 8f9dfe3c201eca8cf4896b0c5163ef82
 SC_01_AM_01-01 Parte 1.pdf - 4f79762d33912f151affbc82840dd508
 SC_01_AM_02-01 Parte 2.pdf - b4dc40d3596d6454023f1d98c1ad8965
 SC_01_AM_03-01 Parte 3.pdf - f469ce546e95424da4b4de5b9e556ce0
 SC_01_AM_05-01 Parte 5.pdf - d1a246e508de3bdcc18f9578da968602
 SC_01_IO_11-00.pdf - 916eea6b77f1c627a24a2e9d0ddd8db6
 SC_05_AM_02-01 2 di 2.pdf - 2785e6e69bee93c9a090c18e08f19386
 SC_05_AM_05-01 2 di 2.pdf - a074de638b539047dcd0567853b46ba1
 SC_05_AM_06-01 2 di 2.pdf - bdf2cda40e81a734c30b5da1129b4efe
 SC_06_AM_06-00 3 di 3.pdf - 1d8acb3c531ceafc769a7c55c69d2324
 SC_06_AM_06-01 1 di 3.pdf - c8144610bab01d3cb3375835013ff7bc
 SC_06_AM_06-01 2 di 3.pdf - e0db4c7b160637e463d54a3ea9db137e
 SC_08_AM_01-01.pdf - 49f1776cda6211fe73a5711f66a07043
 SC_09_AM_01-01.pdf - 689c7027127db19f484f7b0eb3a480cf
 SC_09_AM_18-02.pdf - 922cc0c14a4d29178219e24bafee25b3
 SC_10_AM_01-01.pdf - 4e3d6434edc82627af33842329c7a477
 Tavola in risposta al quesito del Comune di Bari Tutela Ambiente, Sanità e Igiene - Cds 08.06.2023.pdf
 6e62a9543eee90f52d88526e5366cc68
 230096.01.pdf - 93e4d7ab3ff80ce36ff24e603e9054f4
 230096.02.pdf - 3a527329bf760e7835c3a3d0a9a210de
 230096.03.pdf - 6ff45d770b75e5f655574b127d94d82f
 230096.04.pdf - ab46c034f19d187051706eac844417b4
 230096.05.pdf - 9df41b307cc89605289a05040a32ee8e
 230096.06.pdf - e5e97cdaae113c6085fc1178cb58d735

Con nota prot. n. AOO_089_16176 del 25.09.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha convocato una riunione della Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona telematica ai sensi dell'art. 27bis, comma 7 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., per il giorno 03.10.2023 e con nota prot. n. AOO_089_17228 del 12.10.2023 ha trasmesso il verbale della riunione ed ha convocato la successiva seduta per il 14.11.2023. Nell'ambito della riunione del 03.10.2023 il Dirigente della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia ha chiesto di verificare la possibilità che la livelletta di Corso Vittorio Veneto sia ulteriormente abbassata e che le viabilità all'interno dell'area portuale siano ridotte in modo da alleggerire l'infrastrutturazione di questa area portuale. Il Proponente si è impegnato ad "effettuare le verifiche richieste con i propri progettisti, pur valutando preliminarmente che le soluzioni alternative presentano aspetti di forte criticità in termini di consumo di suolo, costi della infrastruttura e correttezza di progettazione infrastrutturale."

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Nell'ambito della riunione del 14.11.2023 sono state analizzate nuovamente le soluzioni di attacco al Porto dell'infrastruttura viaria; la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha osservato che la soluzione che consente di non innalzare corso Vittorio Veneto, pur a fronte di una maggiore occupazione infrastrutturale, per l'effetto della traslazione di circa 65 m della rotatoria 1B, è più integrata dal punto di vista paesaggistico e risponde maggiormente agli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale per la porzione di territorio in oggetto. Il proponente ha evidenziato che le richieste della Sezione Paesaggio e dell'Autorità Portuale sono in contrasto tra loro, tanto che corrispondere a l'una può determinare il peggioramento dell'altra. Inoltre *"il Proponente ritiene di aver dimostrato, e ribadisce, che soluzioni diverse da quella scelta per il progetto sono molto più onerose e complesse anche dal punto di vista ingegneristico / esecutivo"*. La Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha dichiarato, infine, la disponibilità a partecipare ad un tavolo tecnico che il Proponente ha anticipato di tenere con Autorità portuale in modo da trovare più agevole composizione degli aspetti in discussione.

Con nota prot. n. AOO_089_19603 del 16.11.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso il verbale della riunione del 14.11.2023 ed ha convocato una riunione della Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona telematica ai sensi dell'art. 27bis, comma 7 del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., per il giorno 20.12.2023; successivamente, con la citata nota prot. n. AOO_089_21999 del 27.12.2023 ha trasmesso il verbale della riunione ed ha convocato la successiva seduta per il 27.01.2024.

In data 22.11.2023 si è tenuto un incontro tecnico tra proponente e progettista, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio e Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Meridionale nel quale il proponente ha presentato una nuova soluzione dell'attacco al porto che prevede la sostituzione della rotatoria con una curva; la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha chiesto di approfondire, nella nuova versione dell'attacco al porto, lo studio geometrico dell'innalzamento di via Vittorio Veneto, aumentando il tratto di raccordo fra il livello attuale e il massimo innalzamento; inoltre, prendendo atto della riduzione dell'innalzamento massimo a 2,30 m in luogo dei 2,80 inizialmente proposti, ha chiesto comunque di approfondire possibili ulteriori soluzioni, privilegiando quelle che possano comportare riduzioni dell'innalzamento della livelletta del lungomare; Infine, ha chiesto una relazione in cui siano esemplificate le ragioni tecniche e tecnologiche che conducono all'impossibilità di ulteriore riduzione dell'innalzamento.

La soluzione prospettata dal proponente è stata trasmessa in data 11.12.2023 e risulta coerente con le specifiche richieste effettuate in sede di Conferenza di Servizi, nelle riunioni del 03.10.2023 e del 14.11.2023 e con gli approfondimenti richiesti durante l'incontro tecnico del 22.11.2023.

Con nota prot. n. 11432/2024 del 10.01.2024 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha proposto di rilasciare il provvedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95, previo parere della competente Soprintendenza, per il progetto in oggetto; tale nota costituisce relazione illustrativa e proposta di parere ai sensi del comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Con nota prot. n. 38197 del 23.01.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato la seduta prevista per il 27.01.2024 al 29.02.2024.

Con nota prot. n. 1429-P del 06.02.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari alla luce di *“quanto anche riportato nella relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di provvedimento, allegata alla nota del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio di codesta Amministrazione Regionale, avente prot. n. 11432 del 10.01.2024”*, ha rappresentato la necessità di documentazione integrativa ed, in particolare:

- *“Elaborati progettuali di dettaglio descrittivi della nuova soluzione dell’attacco della nuova viabilità al porto, oltre che delle variazioni apportate alla livelletta del Corso Vittorio Veneto rispetto alla soluzione riportata negli elaborati progettuali integrativi inviati con nota del proponente prot. n. 38560 del 05.05.2023;*
- *si richiede inoltre che sia fornito un elaborato progettuale contenente foto-inserimenti per valutare in maniera più approfondita l’impatto visivo dell’opera ed, in particolare, le modificazioni che la stessa prevede di apportare al Corso Vittorio Veneto, costituente bene vincolato ai sensi della lettera g), comma 4, art. 10 del D.Lgs. 42/04;*
- *elaborati di dettaglio rappresentativi delle opere progettuali prevista al fine di riscontrare la necessità, già evidenziata dalla Scrivente, di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, e prevederne idonee misure di mitigazione spinta, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato.”*

Con nota prot. n. 106266 del 28.02.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato la seduta prevista per il 29.02.2024 al 26.03.2024; con successive note prot. n. 151165 del 25.03.2024 e n. 251398 del 27.05.2024 la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha rinviato ulteriormente la seduta al 10.07.2024.

Con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024 la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari del Ministero della Cultura ha espresso *“parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall’art. 95 delle medesime NTA, a condizione che tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall’Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate”*, introducendo ulteriori prescrizioni relativamente all’innalzamento di Corso Vittorio Veneto:

- *“tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall’Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate;*
- *per quanto invece di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le sole tutele di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, in merito alla*

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

prescrizione già imposta con le succitate note della Scrivente aventi prot. n. 9521 del 01.09.2022 e n. 12132 del 04.11.2022 relativamente alla necessità di evitare tanto il previsto innalzamento del lungomare Vittorio Veneto ad un livello pari a circa 3 metri più in alto rispetto all'attuale area di sedime, quanto il suo interrimento, si recepisce l'ulteriore approfondimento progettuale redatto sopra citato, che ha portato a modificare la livelletta della nuova viabilità, abbassando la quota di progetto del nuovo percorso del lungomare costituito dal Corso Vittorio Veneto in modo tale da riportare pertanto l'innalzamento originariamente previsto di 3 metri, e non approvato, ad un innalzamento massimo e non superiore a 1,74 metri, che risulta essere maggiormente compatibile rispetto alle istanze di tutela già evidenziate con le succitate precedenti note della Scrivente. In merito, si prescrive tuttavia la necessità di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, oltre che i suoi elementi di bordura, da prevedere tanto lungo il lato mare, ove attualmente è presente un muretto separatore tra l'area portuale e la viabilità comunale che, a garanzia del permanere della continuità tipologica dello stesso e della consolidata presenza in situ, dovrebbe essere preservato, quanto lungo il lato interno, e prevederne idonee misure di mitigazione e armonioso raccordo con le preesistenze, mediante opportuna sagomatura del rilevato, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato. Si precisa inoltre che il dettaglio esecutivo della porzione sopra citata prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto e trasmesso a questo Ufficio per opportuna condivisione.

In merito agli aspetti relativi alla tutela archeologica si ribadisce quanto prescritto dalla Scrivente, con nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ricordando che la procedura di Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA) dovrà essere conclusa prima dell'affidamento dei lavori.

Ad integrazione e parziale rettifica di quanto prescritto con la sopracitata nota, si precisa che, per come previsto ai sensi dell'art. 1, c. 10, allegato 1.8 del d.lgs. 36/2023 attualmente vigente e come chiarito dalla Circolare della DG ABAP n. 32 del 12.07.2023, qualora la VPIA dovesse protrarsi oltre, la stessa deve comunque concludersi entro e non oltre l'avvio degli stessi lavori.

Si fa presente, inoltre, che la nuova disciplina non prevede più l'obbligo di stipulare un accordo fra Soprintendenza e Stazione appaltante per disciplinare le norme di coordinamento e di collaborazione nella procedura di VPIA, come precedentemente richiesto ai sensi dell'art. 25, comma 14 del d.lgs. 50/2016.

Dovrà quindi essere trasmesso a questa Soprintendenza specifico progetto di prospezioni geofisiche da condursi nelle aree ritenute a rischio alto e medio, secondo le modalità esplicitate nella sopracitata nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, all'esito delle quali saranno definiti numero, estensione e localizzazione dei saggi archeologici prescritti."

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento oggetto di Autorizzazione Paesaggistica **in deroga**, Strada Porta del Levante, consiste in un collegamento tra il porto di Bari e la rete autostradale. L'infrastruttura si sviluppa per circa 9,5 km, dall'area portuale di piazzale Marisabella fino all'innesto con l'autostrada A14 ed interessa i territori dei Comuni di Bari, Modugno e Bitonto; il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale dal

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

porto fino all'opera in progetto di scavalco della S.S.16, la riqualificazione della viabilità esistente tra Viale Francesco de Blasio, Via dei Gerani e Via delle Magnolie, un ultimo tratto di nuova viabilità che raggiunge l'autostrada A14.

Il proponente specifica che il progetto rientra nel programma europeo TEN-T (Trans-European Networks-Transport), finalizzato a integrare la rete di trasporti barese con le reti viarie dell'Europa e dell'Est Asiatico.

Il primo tratto stradale di collegamento tra il Porto (Piazzale Marisabella) e Viale Francesco de Blasio prevede una prima parte fino alla rotatoria di progetto in corrispondenza dell'intersezione con viale Europa, caratterizzata da una sezione stradale tipo E a due corsie per senso di marcia, una seconda parte fino all'attraversamento della tangenziale di Bari (S.S.16), classificata come strada urbana di scorrimento (D), con due carreggiate, costituite rispettivamente da due corsie, separate da spartitraffico centrale.

Il secondo tratto, che si sviluppa dallo scavalco della S.S.16 all'autostrada A14, consiste nell'adeguamento in sede della viabilità esistente (Viale Francesco de Blasio, Via dei Gerani e Via delle Magnolie), come strada urbana di scorrimento (D) e con la previsione di strade di servizio, finalizzate alla risoluzione degli accessi.

L'ultimo tratto consiste nel collegamento con il nuovo svincolo autostradale, caratterizzato da una configurazione a trombetta.

Il progetto prevede opere d'arte principali (un ponte, quattro viadotti, quattro sottopassi, un cavalcavia, e trincee tra paratie di micropali) e numerose opere minori, quali opere di sostegno e opere idrauliche.

In relazione alle scelte progettuali finalizzate a conseguire il miglior inserimento paesaggistico dell'opera il progetto prevede moduli di intervento per la sistemazione delle rotatorie e per la mitigazione degli interventi: più in particolare, è prevista la sistemazione a verde delle rotatorie con 3 differenti moduli, pergole e diaframmi verticali verdi in corrispondenza della nuova lottizzazione e via Napoli, trallicci verdi in corrispondenza del lungomare e della nuova lottizzazione, un impianto arboreo/arbustivo con alberi di olivo e arbusti della macchia mediterranea in corrispondenza di Lama Lamasinata, filari verdi in corrispondenza del sottopasso ferroviario e piantumazioni arbustive nei tratti di adeguamento dell'infrastruttura stradale esistente, mediante l'utilizzo di pitosforo alternato con oleandro nello spartitraffico centrale.

Infine, il progetto prevede una pista ciclabile da realizzare con materiali ecologici e permeabili.

In riscontro a quanto richiesto con nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 il proponente ha precisato con nota prot. n. 67911 del 07.08.2023 di eliminare la viabilità a Nord della rotatoria n. 11.

TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE - PPTR

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015, si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici:* il tratto iniziale, nei pressi del Piazzale Marisabella interessa **"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; i tratti del tracciato limitrofi alle rotatorie n. 4 e n. 4A e il tratto di collegamento del nuovo svincolo con l'Autostrada A14 interferiscono con



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

“Fiumi, torrenti e corsi d’acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche”, e precisamente con “Lama Lamasinata” e “Lama Balice”, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 43, dalle direttive di cui all’art. 44 e dalle prescrizioni di cui all’art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* alcuni tratti dell’infrastruttura nei pressi delle rotatorie n. 5 e n. 11 interferiscono con il **“Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.”**, disciplinato dagli indirizzi di cui all’art. 43, dalle direttive di cui all’art. 44 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 47 delle NTA del PPTR; **“Lama Balice”** e **“Lama Lamasinata”** sono individuate anche come **“Lame e gravine”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 51, dalle direttive di cui all’art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 54 delle NTA del PPTR contrastando con le stesse; infine, un breve tratto di collegamento del nuovo svincolo con l’Autostrada A14 interessa **“Versanti”**, disciplinati dagli indirizzi di cui all’art. 51, dalle direttive di cui all’art. 52 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 53 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici:* un breve tratto di collegamento del nuovo svincolo con l’Autostrada A14 interessa **“Parchi e riserve”**, ed in particolare il **“Parco Naturale Regionale Lama Balice”**, disciplinato dagli indirizzi di cui all’art. 69, dalle direttive di cui all’art. 70 e dalle prescrizioni di cui all’art. 71 delle NTA del PPTR;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* un breve tratto di collegamento del nuovo svincolo con l’Autostrada A14 interessa **“Aree di rispetto dei boschi”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 60, dalle direttive di cui all’art. 61 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 63 delle NTA del PPTR; inoltre, gli interventi interessano **“Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all’art. 69, dalle direttive di cui all’art. 70 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all’art. 72 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici:* gli interventi nel tratto finale interessano **“Aree di notevole interesse pubblico”** e più precisamente le aree di cui al Decreto di vincolo paesaggistico 01.08.1985, **PAE0115**, **“Dichiarazione di notevole interesse pubblico del territorio delle lame ad Ovest e a Sud-Est di Bari”**. La motivazione del vincolo risiede nel fatto che **“il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perchè caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare”**. L’area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli indirizzi di cui all’art. 77, dalle direttive di cui all’art. 78 e dalle prescrizioni di cui all’art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano nella relativa Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d’uso ai sensi dell’art. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d’uso del vincolo paesaggistico;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* il tratto di circa 600 m vicino al Porto di Bari ricade nella **“Città consolidata”**, disciplinata dagli indirizzi di cui all’art. 77 e dalle

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR; la parte terminale dell'intervento relativa al collegamento del nuovo svincolo con l'Autostrada A14 lambisce "*Paesaggi rurali*", ed in particolare il "*Parco Agricolo Multifunzionale di Valorizzazione delle Torri e dei Casali del Nord barese*", disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 83 delle NTA del PPTR; un breve tratto stradale interessa "*Testimonianze della Stratificazione insediativa*", ed in particolare l' "*Area di rispetto del Tratturello Via Traiana*", disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR; infine, l'intervento interferisce con due "*Strade a Valenza Paesaggistica*", la Strada "*SP54BA*" e "*Corso Vittorio Veneto*", disciplinate 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.

L'intervento, modificato con nota prot. n. 67911 del 07.08.2023, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 54 e 72 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- Art. 46 co. 2 lett. a6) – trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- Art. 46 co. 2 lett. a9) – realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;
- Art. 54 co. 2 lett. a4) – trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- Art. 72 co. 2 lett. a4) – rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica.

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

Considerati i contrasti rilevati, con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: "*Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.*"

Con riferimento all'esistenza di **alternative localizzative e/o progettuali** il proponente afferma che "*le alternative di progetto per il transito dei mezzi pesanti al terminal portuale Barese, oltre alla soluzione prescelta in quanto ritenuta la più valida rispetto al ventaglio di soluzioni prese in esame, individuano tre distinti corridoi e sette soluzioni alternative. Tutte hanno origine in prossimità dell'area Marisabella e terminano sulla tangenziale di Bari in corrispondenza di via De Blasio. Il primo corridoio denominato via Napoli, ripropone in parte il percorso attualmente eseguito dai veicoli che hanno come origine e destinazione l'area portuale e/o la rete viaria principale ed in parte si sviluppa in un nuovo tracciato che corre lungo la sponda destra del canale Lamasinata, interseca viale Europa, si*



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

sovrappone a via Torre Dei Cani, interseca via Argentieri e si connette alla via De Blasio. Il secondo corridoio denominato Caserma Briscese interessa l'intera via Caracciolo, interseca via Napoli e si sviluppa costeggiando la caserma Briscese prosegue parallelamente al fascio di binari che sono superati tramite un cavalcavia esteso fino ad oltre viale Europa. L'ultima parte del corridoio (per connettersi a via De Blasio) coincide con il corridoio via Napoli.

Tutti e tre i corridoi si completano con ulteriori interventi consistenti nella riqualificazione di via De Blasio, via dei Gerani e il prolungamento di via delle Magnolie, la connessione all'Autostrada Adriatica A14 con la realizzazione di un nuovo casello autostradale in prossimità di via Anaclerio.

La strategicità della soluzione proposta è riscontrabile a diversi gradi; il nuovo svincolo sull'asse autostradale capta infatti i flussi che provenendo da nord sono diretti al porto o all'aeroporto.

La potenziale funzione di filtro dello svincolo consente di far confluire componenti di traffico pesante sulla viabilità dedicata (camionale), consentendo accessibilità facilitate ai veicoli leggeri sollevando l'attuale rete urbana da traffici impropri.

Il terzo corridoio denominato Ex-Stanic, ha origine dalla colmata di Marisabella e si sviluppa con una soluzione interrata (circa il 40% del tracciato complessivo) lungo la Via Caracciolo fino a Via Napoli oltre il fascio dei binari di Bari Parco Nord con un'intersezione a raso con viale Europa e con l'attraversamento dei suoli Ex Stanic per collegarsi con viale De Blasio."

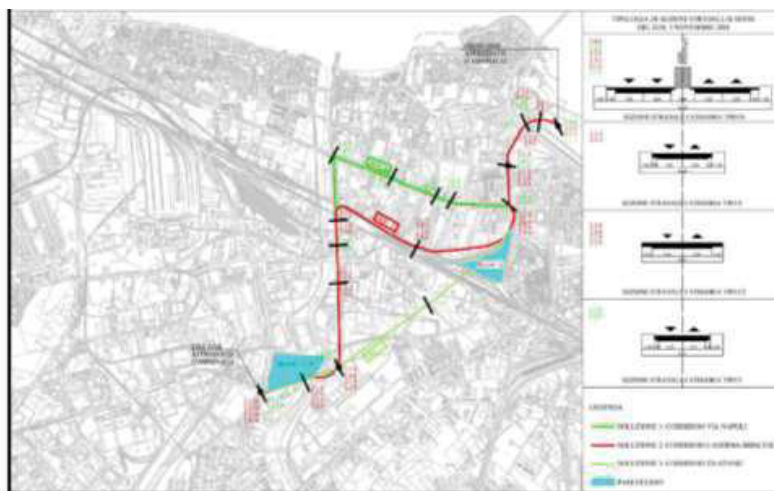


Tavola delle alternative

"Dopo aver esaminato le alternative progettuali prima riportate, alternative riprese da uno studio di fattibilità commissionato dall'Amministrazione comunale al Politecnico di Bari nell'ambito di "Progetto Supporti strumentali all'incentivazione delle forme innovative di Partenariato Pubblico Privato nei processi di trasformazione urbana sostenibile" (convenzione sottoscritta in data 30.09.2010 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Comune di Bari), è stata individuata la soluzione più confacente con il quadro delle esigenze manifestate dai diversi stakeholders interessati all'infrastruttura.

Sono stati infatti consultati:

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

- Regione Puglia - Servizio Reti e Infrastrutture per la Mobilità;
- Città Metropolitana di Bari - Pianificazione territoriale, Viabilità e Trasporti;
- Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Bari;
- Aeroporti di Puglia;
- Comune di Bitonto;
- Comune di Modugno;
- Interporto Regionale della Puglia S.p.A.;
- Autorità Portuale del Levante;
- Ente Autonomo Fiera del Levante;
- ANAS S.p.A.;
- Società Autostrade S.p.A.

Dalla consultazione di tali enti e società, oltre alla conferma della validità dell'iniziativa e della necessità di individuare una infrastruttura di collegamento diretto tra il porto di Bari e la viabilità extraurbana (Autostrada A14 e S.S. 16) è emersa la richiesta che tale viabilità servisse anche a allacciare tra loro le emergenze strategiche ubicate nel quadrante sud ovest della città.

L'infrastruttura progettata, infatti, consentirà la relazione diretta dell'aeroporto con l'autostrada, del comune di Bitonto con l'area industriale, della Fiera del Levante con i comuni della prima cintura barese, dell'Interporto Regionale con la viabilità principale extraurbana; ognuno di questi collegamenti si tradurrà in importanti asset mirati allo sviluppo dell'area metropolitana cittadina.

È stata prevista, in maniera temporanea una alternativa in quanto allo stato attuale sono in corso delle procedure di caratterizzazione e bonifica da parte di ENI S.P.A. nelle aree individuate come ex Stanic. Per tale ragione si è reso necessario rimandare ad una fase successiva la realizzazione di questo tratto, possibile solo al termine delle attività di bonifica sopra dette. Al fine di rendere funzionale l'intero intervento è stato individuato un tracciato alternativo che mette in relazione il tracciato precedente e successivo in modo da consentire la funzionalità completa dell'intera arteria oggetto d'intervento. Il tracciato alternativo prevede l'innesto alla testata sud all'altezza della rotonda in progetto posta prima del viadotto di attraversamento della SS16, per ricongiungersi alla testata Ovest del alla rotonda ubicata su Viale Europa. Il suddetto tracciato si sviluppa, fatta eccezione per un breve tratto iniziale, comunque rappresentato da un'arteria di progetto, attraverso viabilità esistenti attraversando la SP73 e poi Via P. la Rotella."

Con nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023 sono state formulate le seguenti richieste:

1. nel prendere atto di quanto affermato dal proponente in relazione all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali, è stato chiesto di eliminare la strada di collegamento a Nord della Rotatoria n. 11, eventualmente individuando un percorso alternativo di ricucitura, anche tra quelli esistenti, al fine di evitare una specifica interferenza con l'UCP "Testimonianze della stratificazione insediativa".

Il proponente ha eliminato la strada di collegamento a Nord della Rotatoria n. 11, evitando l'interferenza segnalata.

La modifica progettuale riduce gli impatti paesaggistici diretti su diverse tutele appartenenti alle strutture idro-geo-morfologica e antropica e storico-culturale.

2. di chiarire se, in relazione al tracciato alternativo temporaneo su SP 73 e Via P. la Rotella, sia prevista la rinaturalizzazione della Rotatoria 4A e della viabilità temporanea afferente a seguito



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

della realizzazione del tracciato principale prescelto dopo la bonifica da parte di ENI Spa nelle aree individuate come ex Stanic.

Il proponente ha precisato che *“il tracciato su SP 73 e Via P. la Rotella non sarà un tracciato temporaneo da dismettere dopo la realizzazione della viabilità nell’area ex Stanic, ma rimarrà a servizio della Camionale. Inoltre, come mostrato negli elaborati di Inserimento Paesaggistico Ambientale sono previste azioni di mitigazione mediante opere a verde.”*

Si prende atto di quanto affermato dal proponente. Si specifica che le lavorazioni riguardanti il tratto indicato come “area non oggetto del presente appalto” - aree ex Stanic, dovranno essere sottoposte al procedimento di Autorizzazione paesaggistica ex art. 146 D. Lgs. 42/2004.

- 3. di individuare una coerente scelta progettuale per le strade chiuse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno utilizzate come sede stradale, al fine di elevare la qualità ambientale del territorio.**

Il proponente ha precisato che *“le aree oggetto di demolizioni (strade chiuse, margini, relitti ed eventuali edifici) saranno riportate allo stato naturale, ripristinando la permeabilizzazione e prevedendo interventi di naturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone il cui dettaglio sarà affrontato nei livelli progettuali successivi.”*

La scelta integrativa progettuale per le strade dismesse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno più utilizzate come sede stradale, orientata alla permeabilizzazione ed alla rinaturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone, è coerente con quanto richiesto.

- 4. di rappresentare su un elaborato specifico la pista ciclabile, presente negli elaborati descrittivi ambientali, individuando altresì un percorso ciclabile / a fruizione lenta, a valenza paesaggistica, in grado di mettere a sistema i beni naturalistici e paesaggistici presenti sul territorio attraversato, nelle vicinanze del tracciato di progetto, che eventualmente interessi le strade di ricucitura di viabilità esistenti, le strade vicinali o le strade bianche rurali.**

Il proponente afferma che *“la pista ciclabile è riportata nelle planimetrie di progetto ed è pensata come una pertinenza della sede stradale principale, senza discostarsi da essa per tutto il tratto in cui è prevista.”*

Si prende atto di quanto affermato dal proponente. La scelta progettuale di integrare l’infrastruttura principale con una pista ciclabile è coerente con quanto previsto dalle “Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture”, elaborato Linee Guida 4.4.5.

- 5. di implementare idonee scelte mitigative utilizzando la pertinente “cassetta degli attrezzi” suggerita dalle “Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture” riguardanti Piattaforma, Intorno, Bordo e Territorio.**

Il proponente ha individuato la tipologia infrastrutturale come *“Strada-mercato e produttiva lineare”,* ossia una strada che attraversa aree produttive e commerciali lineari sviluppatesi secondo processi unitari (PIP e/o Sisri-Asi) o spontanei a partire dalle periferie urbane, lungo le maggiori direttrici infrastrutturali. Gli indirizzi e i criteri progettuali corrispondenti sono orientati alla



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

mitigazione degli impatti visivi ed ecologici, alla riqualificazione dei margini e degli spazi interclusi, alla regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive.

Successivamente ha individuato il contesto territoriale quale *“Mosaico agricolo periurbano”*, caratterizzato da una forte eterogeneità delle tipologie colturali presenti, che si unisce alla forte influenza e dominanza del paesaggio urbano, suburbano e infrastrutturale.

Infine ha indicato le strategie delle azioni definite attingendo dalla *“cassetta degli attrezzi”*:

Piattaforma

P8. In occasione di aree critiche o di elevato valore naturalistico, col fine di migliorare la sicurezza o l'inserimento ambientale dell'infrastruttura, predisporre una fascia verde alberata o con altri elementi d'arredo come spartitraffico tra le due carreggiate, nel rispetto dell'art.36 del DLgs 285/92 e del regolamento di attuazione (DPR 495/92).

Bordo

B4. Alternare la presenza di filari alberati autoctoni e vegetazione arbustiva riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico in particolare in presenza di insediamenti residenziali, di aree a maggior disturbo paesaggistico (insediamenti produttivocommerciali) pur mantenendo, qualora se ne di mostrasse la necessità, aree libere per permettere la visuale sul paesaggio. Laddove non fossero presenti le condizioni per l'utilizzo di barriere naturali è possibile utilizzare barriere artificiali per la mitigazione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, nel rispetto delle disposizioni del DLgs 285/92 e del regolamento di attuazione (DPR 495/92).

B9. In occasioni di significative presenze territoriali (corsi d'acqua, strade, manufatti architettonici e colture di pregio) non adottare alberature continue sul bordo stradale per mantenere una visuale sul segno territoriale, enfatizzando i caratteri peculiari della struttura paesaggistica e territoriale.

B12. Interventi sugli spazi riservati ai ciclisti, rispettando le previsioni indicate sulla tavola della mobilità del PPTR. La pista ciclabile dovrà essere in sede protetta separata dalla carreggiata da elementi arbustivi o spartitraffico. Mantenere o dotare, se possibile, alberature che permettano sia l'ombreggiamento che la fruizione visiva del paesaggio.

Intorno

I16. Consolidare le alberature della viabilità trasversale all'asta per rafforzare le orditure agrarie per enfatizzare i segni territoriali.

Territorio

T3. Mantenere l'alternanza e la ricchezza paesaggistica, dunque non schermare con alberature fitte e costanti la strada per lasciare aperta la visuale verso il paesaggio circostante.

T4. Salvaguardare le porzioni di maggior valore ambientale e schermare dove necessario episodi degradanti con elementi vegetazionali al fine di circoscrivere l'area dal contesto territoriale.

Il proponente ha eseguito gli Step procedurali previsti dalle *“Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture”*, elaborato 4.4.5, riconoscendo la Strada Camionale di Bari quale *“strada mercato e produttiva lineare”* tra le tipologie infrastrutturali, individuando i contesti territoriali propri dell'infrastruttura, *Mosaico agricolo periurbano*. A partire dalle caratteristiche funzionali proprie dell'infrastruttura, ha dimostrato l'utilizzo della pertinente *“cassetta degli attrezzi”* al fine della connotazione paesaggistica della stessa.



REGIONE
PUGLIA

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



qualificazione strada secondo le "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture"

Inoltre, con specifico riferimento all'attacco dell'infrastruttura alla piattaforma portuale, nell'ambito delle riunioni della Conferenza di Servizi decisoria del 03.10.2023 e del 14.11.2023, l'attenzione si è focalizzata sull'innalzamento della livelletta di Corso Vittorio Veneto, necessario a risolvere l'interferenza con la Strada camionale, condizionata dalla richiesta di separare i flussi di traffico per garantire le finalità per cui è progettata.

In data 22.11.2023, durante l'incontro tecnico tra proponente e progettista, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio e Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Meridionale, la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha specificato che gli approfondimenti richiesti devono riguardare il minor innalzamento possibile della livelletta e il massimo raccordo possibile della viabilità, prevedendo una minore pendenza di Corso Vittorio Veneto nella nuova configurazione e garantendo il miglior inserimento paesaggistico. Inoltre è stato chiesto di motivare adeguatamente le scelte tecniche effettuate.

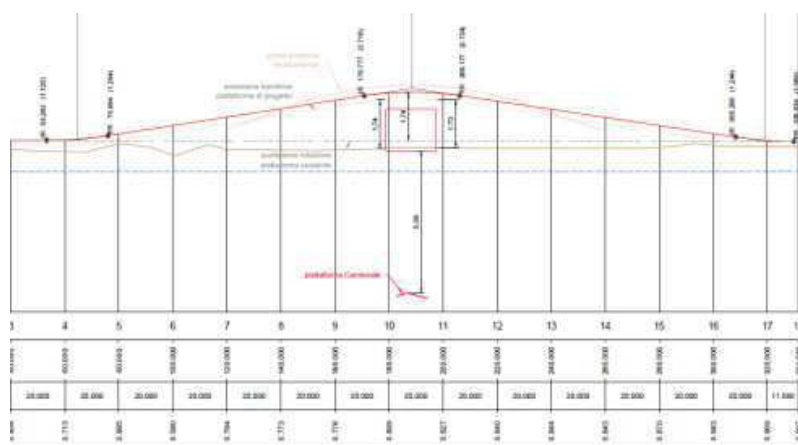


**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



sezione lungo Corso Vittorio Veneto

La soluzione da ultimo prospettata dal proponente prevede un innalzamento massimo di 1,74 m, inferiore a quanto inizialmente previsto. Inoltre, la nuova configurazione del raccordo, allungato oltre la singolarità dell'interferenza, prevede una pendenza inferiore a 1,5%.



Planimetria soluzione attacco al Porto

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

In relazione alla richiesta di motivare adeguatamente le scelte tecniche effettuate il progettista riferisce:

"In primo luogo la presente tende a fornire al funzionario della Regione Puglia ing. Natuzzi le motivazioni tecniche che sconsigli fortemente un ulteriore contenimento dell'innalzamento di Via Vittorio Veneto rispetto all'attuale 1,74 m previsto negli elaborati allegati.

L'opera in esame si trova nelle immediate vicinanze della cosiddetta Colmata di Marisabella costituita da una colmata antropica delle acque antistanti il Lungomare Vittorio Veneto.

L'asse stradale si appropria al passaggio al disotto del Lungomare arrivando in trincea e procedendo secondo il profilo di progetto ad una quota di -4.49 sotto il livello medio del Mare; tale Quota comporta comunque una escavazione al di sotto del livello del mare, per l'esecuzione del manufatto di ulteriori 3.00 m circa necessari per ospitare la pavimentazione stradale, le opere di raccolta idraulica e la struttura portante dell'attraversamento stesso, ciò quindi porta l'escavazione al di sotto del Livello del mare a circa 7,50 m.

Si ritiene tale quota un limite superiore tecnologico e pratico anche in considerazione della tipologia di materiale antropico costituente la Colmata stessa, anche in considerazione dei riflessi sulla sicurezza dei lavoratori che dovranno operare all'interno dello scavo.

Per quanto riguarda le strutture, come evidente nell'elaborato allegato, occorre consentire all'interno delle stesse un franco stradale di 5,00 m come previsto delle Norme tecniche sulla progettazione geometrica delle strade (DM 2001); tale fatto NON è derogabile per le strade di nuova costruzione.

La struttura scatolare costituente il sottopasso ha una luce interna variabile da 14,74 m a oltre 20 m, tale fatto, anche in considerazione dei carichi stradali da Norma (NTC 2018) porta alla necessità di una struttura in cemento armato di spessore al minimo di 1,50 m. Sopra tale struttura sarà realizzato, lo strato di impermeabilizzazione e la pavimentazione stradale di progetto per uno spessore di 10 cm.

Si fa presente che a valle della riunione di cui sopra sono state condotte ulteriori approssimazioni fino ad arrivare agli attuali 174 cm di innalzamento complessivo del Lungomare, in ossequio alla richiesta fatta in tal senso nella stessa."

In conclusione, ad integrazione di quanto verificato con nota prot. n. AOO_145_4797 del 01.06.2023, esaminata la documentazione trasmessa ed i riscontri alle singole richieste di approfondimento, si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in merito all'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali.

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue. Per quanto attiene alle interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento interessa l'ambito paesaggistico **"La Puglia centrale"** e la relativa figura territoriale **"La conca di Bari e il sistema radiale delle lame"**.

L'ambito de **"La Puglia Centrale"** è caratterizzato da una estesa superficie rocciosa, uniformemente degradante verso il mare per mezzo di una serie di terrazzi raccordati da scarpate più o meno evidenti, aventi allungamento parallelo a quello della linea di costa.

Dal punto di vista idrografico, i bacini del versante adriatico delle Murge, con corsi d'acqua tipo Lame, sono caratterizzati dalla presenza di un'idrografia superficiale di natura fluvio-carsica e contraddistinte da un regime idrologico episodico. Tra i principali corsi d'acqua presenti in questo ambito meritano menzione quelli afferenti alla cosiddetta conca di Bari, che da nord verso sud sono: Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Per quanto riguarda il sistema agro ambientale, la principale matrice dell'ambito è rappresentata dalla distesa olivetata che quasi senza soluzione di continuità partendo dalla costa raggiunge la base dell'altopiano murgiano. In questo sistema agricolo gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle lame e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi.

Tra le Invarianti Strutturali della figura territoriale interessata, **"La conca di Bari e il sistema radiale delle lame"**, il PPTR individua il sistema radiale delle lame della conca di Bari, costituito dal reticolo ramificato delle valli fluvio-carsiche, che discende l'altopiano delle Murge alte e attraversa la piana di Bari con una conformazione a raggiera. Questo sistema rappresenta la principale rete di alimentazione e di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa adriatica; inoltre, il PPTR evidenzia il sistema agro-ambientale costituito prevalentemente dai mosaici agrari periurbani che si sviluppano tra l'espansione urbana della periferia barese.

Il Comitato VIA con nota prot. n. 11177 del 07.09.2022 ha rappresentato in merito agli aspetti paesaggistici che *"con riferimento agli interventi di rilevante trasformazione del paesaggio, oggetto dell'accertamento è anche la verifica del rispetto della normativa d'uso di cui alla sezione C2 delle schede d'ambito"*.

Con nota prot. n. 67911 del 07.08.2023 il proponente ha integrato la documentazione con l'analisi di compatibilità dell'intervento con gli obiettivi di qualità cui all'art. 37 delle NTA del PPTR.

- A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:

Il proponente afferma che *"l'intervento:*

- *non compromette i caratteri naturali, morfologici e storicoculturali del contesto paesaggistico in quanto interessa viabilità inserita in una zona già pesantemente urbanizzata;*
- *nel caso del tracciato principale (passaggio nell'area ex Stanic), la continuità della lama Lamasinata è garantita dalla realizzazione di un viadotto a campata unica che non interferisce con il letto della lama;*
- *per quanto riguarda il tracciato alternativo non interrompe la continuità della lama e in quanto l'intersezione avviene utilizzando un ponte esistente;*
- *non ne compromette la visibilità, in quanto gli edifici e le recinzioni pre-esistenti ne escludono, già allo stato attuale, la vista."*

- A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che:

- *"L'intervento stradale non compromette la funzionalità della rete ecologica in quanto gli interventi di mitigazione prevedono l'inserimento di arbusti e alberature autoctoni. In particolare è stato previsto un intervento di mitigazione relativo alla continuità naturalistica della Lama Lamasinata (vedi elaborato Quaderno delle opere a verde);*
- *L'intervento stradale prevede la realizzazione di una pista ciclabile dalla rotonda n. 5 alla rotonda n. 11. Questa pista ciclabile incrementa il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce collegandosi al percorso ciclo-pedonale de "La rete dei tratturi" e in particolar modo al Tratturello Via Traiana."*

- A.3 Struttura e componenti antropico e storico-culturali:



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *“La nuova infrastruttura sarà realizzata su tracciati preesistenti e, quindi, non altererà la struttura radiale della raggiera di Bari;*
- *L’intervento stradale prevede la realizzazione di una pista ciclabile dalla rotonda n. 5 alla rotonda n. 11. Questa pista ciclabile incrementa il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e in particolar modo si collega al percorso ciclo-pedonale de “La rete dei tratturi”. La pista ciclabile migliorerà la fruizione dei beni patrimoniali presenti nell’area (Cripta eremitica - Cisterna cinquecentesca - Trullo A due coni – Frantoio dell’olio rosso – Masseria Caffariello);*
- *L’intervento attraverso le opere di rinaturalizzazione riqualifica il percorso che attraversa l’area industriale di Bari-Bitonto-Modugno.”*

Con riferimento a specifica richiesta della competente Soprintendenza, il proponente afferma che:

“L’intersezione a raso tra l’infrastruttura in progetto e il lungomare di Bari (corso Vittorio Veneto) è stata volutamente evitata perché la camionale è considerata (almeno da una certa progressiva, dopo la rotonda di incrocio con Viale Europa) come una viabilità dedicata esclusivamente al traffico veicolare diretto o proveniente dal porto, e pertanto si è evitata ogni commistione con il traffico ordinario che poteva esservi indotto da incroci a raso con via Napoli e con corso Vittorio Veneto. Stabilita quindi la necessità di un attraversamento a livelli sfalsati, e avendo definito che fosse la strada camionale ad interrarsi, la quota della livelletta di quest’ultima è stata progettata in modo da: 1) evitare un approfondimento degli scavi in un’area in cui la falda è molto superficiale, per contenere costi e difficoltà realizzative e 2) per limitare la lunghezza della rampa di risalita dopo il sottopasso strade all’interno dell’area di Marisabella, così da evitare di sottrarre spazi nevralgici alle attività del porto.”

Nelle fasi di approfondimento della progettazione, successive alla definizione del PFTF posto in approvazione, si è riusciti a contenere l’innalzamento della livelletta del lungomare a 2 ml invece dei 3 ml inizialmente previsti e c’è la volontà e l’impegno della scrivente amministrazione a valutare altri affinamenti progettuali che possano ancor di più limitare questo impatto. Dai rendering messi a disposizione si può valutare che dal punto di vista dell’impatto visivo, ciò non causa una significativa alterazione del paesaggio urbano, tanto che la Soprintendenza SAPAB e il comune di Bari hanno accettato tale soluzione.

Al fine di meglio evidenziare quanto richiesto si è proceduto all’elaborazione di nuove fotosimulazioni e nello specifico si rimanda agli elaborati SC_06_AM_06-01 1 di 3, SC_06_AM_06-01 2 di 3 e SC_06_AM_06-00 3 di 3.

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente in relazione alla generale compatibilità dell’intervento con la struttura e le componenti Idrogeomorfologiche, Ecosistemiche e ambientali, Antropiche e storico-culturali.

L’intervento si inserisce in un contesto fortemente infrastrutturato, per il quale la nuova strada camionale deve costituire occasione di riqualificazione paesaggistica. Le scelte progettuali non pregiudicano la conservazione delle invarianti strutturali d’Ambito ed, inoltre, la sistemazione delle rotonde, le pergole e i diaframmi verdi, l’impianto arboreo/arbustivo in vicinanza di Lama Lamasinata, i filari verdi in corrispondenza del sottopasso ferroviario e le piantumazioni arbustive nei tratti di adeguamento nello spartitraffico centrale, nonché la scelta integrativa progettuale per le strade dismesse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno più utilizzate come sede stradale, orientata alla permeabilizzazione ed alla rinaturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone, consentono di migliorare la qualità ambientale del territorio nelle immediate vicinanze dell’infrastruttura. L’eliminazione della strada di collegamento a

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

Nord della Rotatoria n. 11 comporta la riduzione del consumo di suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi.

La pista ciclabile integrata nell'infrastruttura con materiali ecologici e permeabili, oltre a servire le aree industriali interessate dalla strada camionale con mobilità ecologica, favorisce la fruizione lenta dei paesaggi.

Soprattutto con riferimento al tratto meno infrastrutturato, in vicinanza del nuovo svincolo autostradale, le lavorazioni dovranno essere orientate alla tutela, secondo le prescrizioni che seguono. Tutte le essenze arboree presenti dovranno essere salvaguardate; in generale sia previsto il mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nelle vicinanze dell'area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; in caso il successo del reimpianto sia altamente improbabile è ammessa la sostituzione con esemplari autoctoni; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere.

Dal punto di vista percettivo le analisi condotte dal proponente dimostrano che le trasformazioni previste non alterano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura della figura territoriale attraversata. L'intervento, pur prevedendo elementi specifici di modifica alla conformazione territoriale, quali l'innalzamento massimo di 1,74 metri di via Vittorio Veneto in corrispondenza del nuovo sottopasso che collega il porto e porzioni di tracciato in trincea profonda, non compromette elementi caratterizzanti l'identità regionale e d'ambito, né lo skyline urbano; la discontinuità visiva verso il mare avviene in un punto di forte artificializzazione per la presenza dell'area del piazzale Marisabella. Si dovrà prevedere la ricostituzione dei filari alberati lungo Via Vittorio Veneto, al termine dei lavori di innalzamento della sede stradale.

Per quanto riguarda gli ampi tratti in trincea, da inizio intervento fino alla Sezione 34, in sede di progettazione esecutiva sia rivalutato il tratto tra Via Napoli e Via Pietro Oreste e ancora oltre Via Pietro Oreste, potendosi prevedere un miglior inserimento paesaggistico che ricostituisca il territorio a livello del suolo, come si percepisce dalle fotosimulazioni effettuate in elaborato SC_10_AM_03, da concordare con il Comune di Bari.

CONCLUSIONI E PRESCRIZIONI

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari con nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024, allegata, questa Sezione ritiene che sussistano i presupposti di fatto e di diritto per il rilascio con prescrizioni del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ex art. 146 D.Lgs. 42/2004 e art. 90 delle NTA del PPTR, in deroga ex art. 95** per il progetto *"Strada Camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada Porta del Levante" sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto"*, di cui all'oggetto, in quanto lo stesso, pur in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 54 e 72 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1.

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. prot. n. 11432/2024 del 10.01.2024 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio:

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

- si prescrive la salvaguardia di tutte le essenze arboree presenti, il generale mantenimento delle alberature autoctone o, in alternativa, il loro reimpianto nella stessa area d'intervento, qualora queste ricadano in corrispondenza delle opere in progetto; in caso il successo del reimpianto sia altamente improbabile è ammessa la sostituzione con esemplari autoctoni; siano, inoltre, evitate trasformazioni e rimozioni della vegetazione arborea ed arbustiva in aree esterne a quelle di intervento, durante le fasi di realizzazione delle opere, ponendo attenzione all'organizzazione del cantiere;
- in coerenza con quanto indicato dall'aggiornamento progettuale, sia prevista la permeabilizzazione e la rinaturalizzazione con specie arboree ed arbustive autoctone per le strade dismesse, per i margini, per i relitti, per le aree di risulta delle demolizioni degli edifici che non saranno più utilizzate come sede stradale;
- in sede di progettazione esecutiva sia contenuto il più possibile l'innalzamento massimo di Via Vittorio Veneto, comunque entro 1,74 m, innalzamento individuato a valle degli approfondimenti finora condotti; siano ricostituiti i filari alberati lungo Via Vittorio Veneto, al termine dei lavori di innalzamento della sede stradale;
- per quanto riguarda gli ampi tratti in trincea, da inizio intervento fino alla Sezione 34, in sede di progettazione esecutiva sia rivalutato il tratto tra Via Napoli e Via Pietro Oreste e ancora oltre Via Pietro Oreste, potendosi prevedere un miglior inserimento paesaggistico che ricostituisca il territorio a livello del suolo, come si percepisce dalle fotosimulazioni effettuate in elaborato SC_10_AM_03, da concordare con il Comune di Bari;

Prescrizioni di cui alla nota prot. n. 6485-P del 28.05.2024 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Bari:

- *“tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall'Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate;*
- *per quanto invece di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le sole tutele di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, in merito alla prescrizione già imposta con le succitate note della Scrivente aventi prot. n. 9521 del 01.09.2022 e n. 12132 del 04.11.2022 relativamente alla necessità di evitare tanto il previsto innalzamento del lungomare Vittorio Veneto ad un livello pari a circa 3 metri più in alto rispetto all'attuale area di sedime, quanto il suo interrimento, si recepisce l'ulteriore approfondimento progettuale redatto sopra citato, che ha portato a modificare la livelletta della nuova viabilità, abbassando la quota di progetto del nuovo percorso del lungomare costituito dal Corso Vittorio Veneto in modo tale da riportare pertanto l'innalzamento originariamente previsto di 3 metri, e non approvato, ad un innalzamento massimo e non superiore a 1,74 metri, che risulta essere maggiormente compatibile rispetto alle istanze di tutela già evidenziate con le succitate precedenti note della Scrivente. In merito, si prescrive tuttavia la necessità di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, oltre che i suoi elementi di bordura, da prevedere tanto*

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA****SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO****SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA**

lungo il lato mare, ove attualmente è presente un muretto separatore tra l'area portuale e la viabilità comunale che, a garanzia del permanere della continuità tipologica dello stesso e della consolidata presenza in situ, dovrebbe essere preservato, quanto lungo il lato interno, e prevederne idonee misure di mitigazione e armonioso raccordo con le preesistenze, mediante opportuna sagomatura del rilevato, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato. Si precisa inoltre che il dettaglio esecutivo della porzione sopra citata prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto e trasmesso a questo Ufficio per opportuna condivisione.

In merito agli aspetti relativi alla tutela archeologica si ribadisce quanto prescritto dalla Scrivente, con nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ricordando che la procedura di Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA) dovrà essere conclusa prima dell'affidamento dei lavori.

Ad integrazione e parziale rettifica di quanto prescritto con la sopracitata nota, si precisa che, per come previsto ai sensi dell'art. 1, c. 10, allegato 1.8 del d.lgs. 36/2023 attualmente vigente e come chiarito dalla Circolare della DG ABAP n. 32 del 12.07.2023, qualora la VPIA dovesse protrarsi oltre, la stessa deve comunque concludersi entro e non oltre l'avvio degli stessi lavori.

Si fa presente, inoltre, che la nuova disciplina non prevede più l'obbligo di stipulare un accordo fra Soprintendenza e Stazione appaltante per disciplinare le norme di coordinamento e di collaborazione nella procedura di VPIA, come precedentemente richiesto ai sensi dell'art. 25, comma 14 del d.lgs. 50/2016.

Dovrà quindi essere trasmesso a questa Soprintendenza specifico progetto di prospezioni geofisiche da condursi nelle aree ritenute a rischio alto e medio, secondo le modalità esplicitate nella sopracitata nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, all'esito delle quali saranno definiti numero, estensione e localizzazione dei saggi archeologici prescritti."

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)**

Francesco
Natuzzi
31.05.2024
14:31:11
GMT+02:00

**IL DIRIGENTE AD INTERIM DEL SERVIZIO
OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**

Vincenzo
Lasorella
03.06.2024
08:10:44
GMT+01:00



Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città
metropolitana di Bari

Bari.

Alla Regione Puglia
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e
Qualità Urbana
Sezione Autorizzazioni Ambientali
via Giovanni Gentile n. 52
70126 BARI
Pec: servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it
(Cfr. nota n. A00_089/21999 del 27.12.2023)

Alla REGIONE PUGLIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e
Qualità Urbana
Sezione Tutela e Valorizzazione del
Paesaggio
Servizio Osservatorio e Pianificazione
Paesaggistica
Via Gentile, 52
70100 BARI
Pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it
(Cfr. nota n. 11432 del 10.01.2024)

E pc. All'Ufficio Paesaggio e Ambiente
Recupero e Riutilizzo del Territorio
Ripartizione Urbanistica ed Edilizia
Privata
del Comune di
70100 BARI
Pec:
urbanistica.comunebari@pec.rupar.puglia.it

E p.c. Alla Commissione Regionale per
il
Patrimonio Culturale della Puglia
C/o Segretariato Regionale del MiC per
la Puglia
70122 BARI
Pec: sr-pug@pec.cultura.gov.it

Risposta al Foglio del ...

Prot. n.

Class 34.43.04/53.31

OGGETTO: IDVIA 737 – Progetto denominato “Strada Camionale di Bari di collegamento tra l’autostrada A14 ed il porto di Bari, detta “Strada Porta del Levante””, sita in agro di Bari, Modugno e Bitonto. Istanza per il conseguimento di Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) ai sensi dell’art. 27bis del D.Lgs. 152/2006.

Parere espresso ai sensi dell’art. 146, comma 5, del D. Lgs. n. 42/04 e s.m.i. e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell’art. 95 delle medesime NTA.

Proponente: Città Metropolitana di Bari

Conferenza di servizi decisoria in modalità sincrona ai sensi dell’art. 27 bis comma 7 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. Convocazione in data 28.05.2024



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: mbac-sabap-ba@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

Sito: www.sabap-ba.it

In riferimento alla questione riportata in oggetto ed alla nota che si riscontra, così come ricevuta agli atti della Scrivente al prot. n. 15420 del 27.12.2023, facendo seguito a quanto già comunicato da questo Ufficio con proprie note aventi prot. n. 9521 del 01.09.2022, n. 12132 del 04.11.2022 e n. 6924 del 08.06.2023, esaminati gli elaborati progettuali integrativi inviati con nota del proponente prot. n. 38560 del 05.05.2023, così come acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 5459 del 05.05.2023, e verificato lo stato dei luoghi, tenuto conto dell'ulteriore nota di codesto Dipartimento Regionale avente prot. n. 151165 del 25.03.2024, così come acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 3702 del 25.03.2024, ove si apprende dell'ulteriore reinvio della seduta di Conferenza di Servizi Decisoria in modalità sincrona, prevista per la data del prossimo 28.05.2024,

questa Soprintendenza espone quanto segue, rendendo le proprie valutazioni, per quanto di specifica competenza, in seno al procedimento di Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, a seguito della avvenuta ricezione della relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di provvedimento, trasmesso dalla Regione Puglia, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio, con propria nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, così come acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 297 del 10.01.2024.

- Si ribadisce che il progetto proposto consiste nella previsione di realizzazione della nuova Strada Camionale, il cui sviluppo totale è pari a circa 10,5 km, a partire dall' area portuale di piazzale Marisabella fino all'innesto con l'autostrada A14. Il progetto prevede: la realizzazione di un primo tratto stradale che si estenderà dal porto fino all'opera in progetto di scavalco della S.S.16; la riqualificazione di un secondo tratto della viabilità esistente all'interno dell'area consortile ASI di Bari, e che terminerà nei pressi della zona di Torre Monsignore; la realizzazione ex novo di un ultimo tratto di viabilità, che raggiungerà l'autostrada A14. In uscita da piazzale Marisabella, la soluzione progettuale scelta prevede la realizzazione di una prima rotonda che permette il collegamento con l'accesso attuale al porto e che, attraverso una rampa, si allaccerà ad una seconda rotonda che consentirà l'uscita sul sottopasso del lungomare di corso Vittorio Veneto. Tramite una rampa di connessione (parallela a corso Vittorio Veneto) si accederà al sottopasso di progetto su corso Vittorio Veneto. Il lungomare verrà, innalzato di 3 metri. Superato il sottopasso di corso Vittorio Veneto, il tracciato passerà tangenzialmente all'area di nuova lottizzazione e se ne discosterà poi con una curva in sinistra, in corrispondenza della quale è previsto un sottopasso (sottopasso Nuova Lottizzazione). La nuova infrastruttura, per una lunghezza di circa 130 metri, verrà ricoperta con una soletta per non alterare l'assetto urbano e paesaggistico dell'area di nuova lottizzazione. Superata l'area di nuova lottizzazione, la Strada Camionale incontrerà via Napoli, che sarà oltrepassata con un sottopasso, caratterizzato da larghezza di circa 19 metri. Da via Napoli l'infrastruttura proseguirà verso l'area destinata alla realizzazione di una rotonda, che consentirà l'accesso alla "zona triangolare" compresa tra il fascio binari e l'area del Cimitero Monumentale. La nuova infrastruttura (rotonda di progetto) sarà abbassata di circa 1,50 metri rispetto alla quota del terreno attuale. Dalla zona triangolare si attraverserà l'area del fascio dei binari, con un sottopasso al ponte ferroviario esistente delle Ferrovie Nord-Baresi, attraverso una sezione stradale a due carreggiate. Il sottopasso di progetto occuperà una fascia di circa 90 metri di larghezza. Oltrepassato il fascio dei binari si risalirà alla rotonda di progetto su viale Europa. Da viale Europa, la nuova viabilità si troverà ad attraversare le aree Ex Enel ed Ex Stanic, individuate come possibili luoghi di destinazione per parcheggi "polmone" funzionali al porto, nelle quali in parte risulta essere stata già effettuata un'attività di bonifica, mentre per una porzione di esse, la stessa risulta essere ancora in corso. Le suddette attività di bonifica ancora in corso hanno imposto la previsione di rimandare ad una seconda fase la realizzazione del lotto 2, individuando un percorso alternativo provvisorio, che garantirà la funzionalità dell'opera (il tracciato alternativo prevede l'innesto alla testata sud, all'altezza della rotonda in progetto posta prima del viadotto di attraversamento della SS16, per ricongiungersi alla testata Ovest della rotonda ubicata su viale Europa. Il suddetto tracciato si svilupperà, fatta eccezione per un breve tratto iniziale, comunque rappresentato da un'arteria di progetto, attraverso viabilità esistenti attraversando la SP73 e poi via P. La Rotella). Superate le due aree Ex Enel ed Ex Stanic, la strada camionale proseguirà con un viadotto sul Canale Lamasinata con struttura a tre campate. Il viadotto sarà collegato ad una rotonda (S1) di progetto, che consentirà la connessione alla S.S.16 e al parcheggio di progetto. In particolare la rotonda sarà collegata a via Pasquale Rotella attraverso un nuovo tratto di viabilità, che consentirà la connessione della nuova strada all'attuale svincolo della S.S.16, Uscita 6 – Bari zona commerciale/zona artigianale. La rotonda precederà l'opera di scavalco sulla tangenziale di Bari (S.S.16), che avverrà con la realizzazione di un viadotto che terminerà con una rampa di connessione su viale F. De Blasio. La strada camionale proseguirà su viale F. De Blasio, fino ad arrivare alla rotonda esistente (R3) che incrocia viale G. Lindermann. Una volta superata la rotonda inizierà il tratto di viabilità soggetta a riqualificazione, che prevederà la riorganizzazione degli accessi su viale F. De Blasio, nell'ambito del territorio comunale di Bari e Modugno. Nei pressi della zona di Torre Monsignore avrà fine il tratto da riqualificare ed inizierà la parte del collegamento da realizzare ex-novo. L'intersezione con l'autostrada A14 sarà risolta con uno svincolo a livelli sfalsati della tipologia a trombetta. La nuova viabilità in ingresso alla A14 in direzione Bologna sarà garantita da una rampa diretta (in direzione Taranto una rampa indiretta). In uscita dalla autostrada per i veicoli provenienti da Nord è prevista invece una rampa



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: mbac-sabap-ba@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

Sito: www.sabap-ba.it

Filename: C:\Users\huawei\Pictures\firma\Parere PAUR_strada camionale_art. 146 in deroga_Annese.docx

indiretta (che andrà a saldarsi con la rampa diretta). L'uscita della A14 per i veicoli provenienti da sud sarà risolta dalla rampa diretta in sottopasso alla viabilità esistente;

- l'area interessata dall'intervento presenta interferenze dirette con vincoli imposti ai sensi del Titolo I, Parte II del D.Lgs. 42/2004, imposti ai sensi della lettera g), comma 4, art. 10 del D.Lgs. 42/04, di diretta competenza di questo Ente, il cui riconoscimento di rilevanza storico ambientale è attestato in base a quanto riportato nella Deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 7 luglio 2011;

- l'area di intervento risulta anche interessata dalla presenza dei seguenti vincoli paesaggistici, imposti ai sensi del Titolo I, Parte III del D.Lgs. 42/2004, di diretta competenza di questo Ente: lettere a) e c), vista la interferenza con la lama Lamasinata e la lama Balice, ed f), vista l'interferenza del breve tratto di collegamento del nuovo svincolo con l'Autostrada A14 con il parco Naturale Regionale di Lama Balice, comma 1, art. 142 del D.Lgs. 42/04, oltre che D.M. del 01.08.1985;

- l'area risulta inoltre essere interessata dalla presenza degli Ulteriori Contesti Paesaggistici costituiti dalla città consolidata, strade a valenza paesaggistica, lame e gravine, versanti, reticolo idrografico di connessione RER, aree di rispetto dei boschi, dei parchi e delle riserve naturali, paesaggi rurali e siti della stratificazione insediativa, localizzati all'interno del comune di Modugno, costituiti dalla segnalazione architettonica del frantoio dell'Olio Rosso, oltre che dalla segnalazione archeologica - cripta eremitica, cisterna cinquecentesca e trullo a due coni, e relative aree di rispetto, così come individuate dalla cartografia tematica degli Ulteriori Contesti Paesaggistici del PPTR approvato con D.G.R. n. 176 del 16.02.2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015;

- considerato quanto riportato nella nota istruttoria trasmessa dalla competente Amministrazione Regionale con propria nota avente prot. n. 4797 del 01.06.2023 ed acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 6705 del 01.06.2023 e preso inoltre atto di quanto anche riportato nella relazione tecnica illustrativa e contestuale proposta di provvedimento, allegata alla nota del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana, Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio di codesta Amministrazione Regionale, avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, così come acquisita agli atti della Scrivente al prot. n. 297 del 10.01.2024, di cui si concorda con l'istruttoria svolta, e con le conclusioni della stessa;

- per tutto quanto finora evidenziato, questa Soprintendenza, per quanto di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le tutele di cui alla Parte Terza del D.Lgs. 42/2004, esprime parere favorevole al rilascio del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/04 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dall'art. 95 delle medesime NTA, a condizione che tutte le prescrizioni già imposte da questo Ufficio con propria nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, oltre che dall'Ufficio di codesta Amministrazione Regionale e testualmente riportate nella relativa sopra citata nota avente prot. n. 11432 del 10.01.2024, siano da intendersi come integralmente confermate;

- per quanto invece di competenza e in relazione alle porzioni del nuovo asse stradale a farsi interferenti con le sole tutele di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 42/2004, in merito alla prescrizione già imposta con le succitate note della Scrivente aventi prot. n. n. 9521 del 01.09.2022 e n. 12132 del 04.11.2022 relativamente alla necessità di evitare tanto il previsto innalzamento del lungomare Vittorio Veneto ad un livello pari a circa 3 metri più in alto rispetto all'attuale area di sedime, quanto il suo interrimento, si recepisce l'ulteriore approfondimento progettuale redatto sopra citato, che ha portato a modificare la livelletta della nuova viabilità, abbassando la quota di progetto del nuovo percorso del lungomare costituito dal Corso Vittorio Veneto in modo tale da riportare pertanto l'innalzamento originariamente previsto di 3 metri, e non approvato, ad un innalzamento massimo e non superiore a 1,74 metri, che risulta essere maggiormente compatibile rispetto alle istanze di tutela già evidenziate con le succitate precedenti note della Scrivente. In merito, si prescrive tuttavia la necessità di modellare opportunamente gli elementi infrastrutturali da realizzare in elevato, oltre che i suoi elementi di bordura, da prevedere tanto lungo il lato mare, ove attualmente è presente un muretto separatore tra l'area portuale e la viabilità comunale che, a garanzia del permanere della continuità tipologica dello stesso e della consolidata presenza in situ, dovrebbe essere preservato, quanto lungo il lato interno, e prevederne idonee misure di mitigazione e armonioso raccordo con le preesistenze, mediante opportuna sagomatura del rilevato, al fine di poter perseguire il minor impatto e miglior inserimento paesaggistico della nuova opera a farsi rispetto al contesto tutelato. Si precisa inoltre che il dettaglio esecutivo della porzione sopra citata prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto e trasmesso a questo Ufficio per opportuna condivisione.

In merito agli aspetti relativi alla tutela archeologica si ribadisce quanto prescritto dalla Scrivente, con nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, ricordando che la procedura di Valutazione preventiva dell'interesse archeologico (VPIA) dovrà essere conclusa prima dell'affidamento dei lavori.

Ad integrazione e parziale rettifica di quanto prescritto con la sopracitata nota, si precisa che, per come previsto ai sensi dell'art. 1, c. 10, allegato 1.8 del d.lgs. 36/2023 attualmente vigente e come chiarito dalla Circolare



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari

Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200

PEC: mbac-sabap-ba@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-ba@cultura.gov.it

Sito: www.sabap-ba.it

Filename: C:\Users\huawei\Pictures\firma\Parere PAUR_strada camionale_art. 146 in deroga_Annese.docx

della DG ABAP n. 32 del 12.07.2023, qualora la VPIA *dovesse protrarsi oltre*, la stessa *deve comunque concludersi entro e non oltre l'avvio degli stessi lavori*.

Si fa presente, inoltre, che la nuova disciplina non prevede più l'obbligo di stipulare un accordo fra Soprintendenza e Stazione appaltante per disciplinare le norme di coordinamento e di collaborazione nella procedura di VPIA, come precedentemente richiesto ai sensi dell'art. 25, comma 14 del d.lgs. 50/2016.

Dovrà quindi essere trasmesso a questa Soprintendenza specifico progetto di prospezioni geofisiche da condursi nelle aree ritenute a rischio alto e medio, secondo le modalità esplicitate nella sopracitata nota prot. n. 6924 del 08.06.2023, all'esito delle quali saranno definiti numero, estensione e localizzazione dei saggi archeologici prescritti.

La presente nota viene trasmessa alle Amministrazioni in indirizzo anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 155, comma 2, del citato decreto legislativo.

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 47 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 169 del 02.12.2019, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Tanto si doveva per quanto di competenza e resta demandata alle competenti Amministrazioni Comunali la responsabilità e la verifica della compatibilità dell'intervento in oggetto con la vigente normativa urbanistico-edilizia.

Sezione Territoriale comune di Bari
arch. Lucia Patrizia Caliandro

Il Soprintendente
arch. Giovanna Cacudi*

Responsabile tutela architettonica comuni di Modugno e Bitonto
arch. Azzurra Sylos Labini

Responsabile tutela archeologica
Dott.ssa Caterina Annese

Allegati:

* Documento firmato digitalmente ai sensi del D.L.vo 82/2005 e s.m.i. e norme collegate, sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa



Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari
Via Pier l'Eremita 25 70122 BARI 080 - 5286200
PEC: mbac-sabap-ba@pec.cultura.gov.it
PEO: sabap-ba@cultura.gov.it
Sito: www.sabap-ba.it

Filename: C:\Users\huawei\Pictures\firma\Parere PAUR_strada camionale_art. 146 in deroga_Annese.docx