



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale

Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

PORTO DI BARI

Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente.



titolo	elaborato
documento integrativo di variante	C

data e aggiornamenti

01		
00	aprile 2022	emissione: parere motivato di VAS Determinazione n. 456 del 9/11/2021 Regione Puglia

progetto del dipartimento tecnico

<i>progettisti</i>	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM
	ing. Annunziata Attolico	AdSP MAM
	ing. Eugenio Pagnotta	AdSP MAM
<i>relazioni specialistiche</i>	Prof. ing. Roberto Tomasicchio	studio idraulico-marittimo
	I.R.I.D.E. Srl di Roma	valutazione ambientale strategica
<i>coordinatore della progettazione</i>	ing. Francesco Di Leverano	AdSP MAM
<i>responsabile unico del procedimento</i>	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM

VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI BARI



Dipinto ottocentesco raffigurante il Porto di Bari

DOCUMENTO INTEGRATIVO DI VARIANTE A SEGUITO DEL PARERE MOTIVATO DI VAS DETERMINAZIONE N. 456 DEL 9/11/2021 REGIONE PUGLIA - SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI



Indice

1	Contenuti e Finalità.....	3
2	Sintesi del processo VAS della Variante localizzata del PRP del Porto di Bari.....	5
3	La Variante del PRP: i due Ambiti	8
4	L'ambito della Guardia Costiera: gli obiettivi ambientali	12
5	L'Ambito Diportistico	16
5.1	<i>Gli obiettivi ambientali.....</i>	<i>16</i>
5.2	<i>Aspetti progettuali ed autorizzativi</i>	<i>21</i>
6	Indicazioni in merito alla VInCA.....	23
	La Variante del PRP a seguito del Parere Motivato di VAS: Elaborati grafici	24



1 CONTENUTI E FINALITÀ

Il presente documento costituisce la documentazione integrativa alla Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Bari (cfr. Figura 1-1), redatto a valle del Parere motivato VAS espresso dalla Regione Puglia - Sezione Autorizzazioni Ambientali, con Determinazione n. 456 del 9/11/2021.



Figura 1-1 Localizzazione Porto di Bari

Dalla lettura di quanto indicato nel suddetto Parere, è emersa l'opportunità di predisporre il presente Documento nel quale, oltre ad illustrare gli elementi propri della soluzione definitiva della Variante, si forniscono le principali indicazioni a carattere ambientale che dovranno essere considerate nelle successive fasi progettuali.

I contenuti del Documento, che è parte integrante del Piano, sono sintetizzabili in:

- sintesi del percorso di VAS della Variante (cfr. cap. 2);
- illustrazione dei due Ambiti di cui si compone la Variante, quello della Guardia Costiera e quello relativo al Diporto (cfr. cap. 3);
- illustrazione dei criteri ambientali da perseguire nell'Ambito della Guardia Costiera (cfr. cap. 4);
- illustrazione degli elementi premianti per l'iniziativa dell'Ambito Diportistico (cfr. cap. 5);
- indicazioni in merito alla VIInCA (cfr. cap. 6).

Come meglio illustrato nel proseguo, si è ritenuto di distinguere la Variante in due ambiti: l'Ambito della Guardia Costiera e l'Ambito Diportistico; in merito al primo (cfr. cap. 4) sono indicati gli elementi essenziali e i principali standard che dovranno essere perseguiti in sede di attuazione.

Per il secondo sono indicati (cfr. cap. 5) i criteri ambientali da tener conto per la selezione/valutazione della proposta del Promotore, che si sostanziano in elementi della



sostenibilità premianti per la fase di aggiudicazione per l'iniziativa di realizzazione e gestione dell'Ambito diportistico.

Sempre per quanto riguarda l'Ambito Diportistico, in merito agli aspetti urbanistici, occorre ricordare che il piano individua le banchine e lo specchio acqueo destinato a tale funzione, ma la loro concreta utilizzazione per le funzioni di approdo turistico è conseguente all'attività di progettazione di specifici interventi di interfaccia nell'area di interazione porto-città, come previsto dall'art. 5 comma 1-quinquies della legge 84/94 e ss.mm.ii.

In tal senso quindi, il presente Documento rappresenta una sorta di linee guida tali da dar conto, nelle successive fasi progettuali, di quegli obiettivi di sostenibilità definiti ed approvati in ambito VAS inerenti la tutela degli aspetti ambientali ed in particolar modo della limitazione del consumo di risorse.

Richiamando infatti quanto meglio definito del Rapporto Ambientale oggetto del Parere motivato, gli obiettivi ambientali a cui l'attività di pianificazione è tenuta a rispondere, sono stati definiti dal confronto tra il quadro esigenziale e i principi di sostenibilità presenti nel vasto elenco di atti e documenti in materia ambientale esistenti nello scenario europeo e nazionale.

Ogni principio ambientale ricavabile dalla lettura di detti documenti è stato declinato e studiato in base al quadro di tutte le possibili esigenze previste in un ambito portuale; sono quindi individuati gli obiettivi che, se perseguiti all'atto della pianificazione, possono garantire la salvaguardia e la tutela dell'ambiente.

Sin nella fase iniziale di impostazione dell'iniziativa infatti, accanto alla lista dei canonici input tecnici devono essere presenti quegli obiettivi di sviluppo sostenibile riconducibili ai principali temi ambientali afferenti l'opera.

In questa sede quindi, partendo da obiettivi propri del livello pianificatorio, si è cercato di fornire le prime indicazioni a carattere progettuale mediante le quali, nelle successive fasi, tali obiettivi dovranno essere perseguiti, declinandoli nell'opportuno livello di dettaglio consono alla progettazione.



2 SINTESI DEL PROCESSO VAS DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PRP DEL PORTO DI BARI

Il processo di VAS ha accompagnato la Variante in tutte le fasi della sua definizione ed elaborazione. Nell'ambito del processo di valutazione sono individuate le seguenti autorità:

- l'Autorità procedente è l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (in seguito AdSP), ai sensi dell'art. 2, comma 1 lett. f), della L.R. 44/2012 e smi ;
- l'Autorità competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale "Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana", ai sensi dell'art. 4, comma 2, della L.R. 44/2012 e smi;
- l'Autorità competente per la Valutazione di Incidenza per i "Piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti" è il Servizio regionale VIA/VINCA, afferente alla Sezione Autorizzazioni Ambientali ai sensi dell'art. 6, comma 1-bis lett. a) della L.R. n. 11/2001 smi.

Con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 16 del 19/12/2019, l'AdSP, ha adottato la Variante, con oggetto: "*Adozione della variante localizzata del Piano regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. 169/2016 e smi., finalizzata alla riqualificazione del Molo San Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del corpo delle capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente*".

Successivamente all'adozione l'AdSP MAM, con nota n. 3827 del 05/02/2020 ha presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici gli elaborati di variante, della proposta oggetto di adozione, per esame e parere ai sensi dell'art. 5 della L 84/94.

Il CSLLPP ha espresso il parere (n. 21 del 25/09/2020) che sulla proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore del Porto di Bari presentata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, limitatamente ai seguenti piani di intervento:

- ✓ potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto nella zona dell'attuale "Molo San Cataldo";
- ✓ realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto nella zona del "Molo San Cataldo"

possa essere espresso parere favorevole con le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni espresse nei "considerato" espressi nel parere stesso, demandando al Responsabile del procedimento, per quanto di competenza, la verifica dell'esatto adempimento a quanto indicato nel detto parere.

Per quel che concerne l'ambito di intervento riguardante la realizzazione di un pontile in corrispondenza della "Darsena di Ponente", necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-pax e navi da crociera, il CSLLPP subordina l'espressione del parere alla previa acquisizione della documentazione integrativa di cui alle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nei "considerato" anch'essi espressi nel medesimo documento.

A seguito del parere espresso da CSLLPP, il Comitato di gestione, con Delibera n. 4 del 29/04/2021 ha preso atto della necessità di scindere l'originario procedimento riguardante le due distinte



proposte di intervento, e di dare avvio nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, la procedura di consultazione della proposta di piano adottata, secondo quanto previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dall'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., e ciò limitatamente alla proposta riguardante il molo San Cataldo.

Pertanto la proposta di cui alla presente dichiarazione di sintesi attiene conclusivamente ad una *Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto.*

Prima dell'assunzione del detto parere n. 21/20 (e la conseguente Deliberazione del CdG n. 4/21 di adozione), con nota prot. 1728 del 29/06/2020 l'AdSP, in qualità di autorità procedente, aveva avviato la fase di consultazione preliminare relativa alla Valutazione Ambientale Strategica della Variante, formulando istanza di avvio della procedura di VAS ex art. 9 L.R. 44/2012 all'Autorità competente, volta a condividere con le autorità con competenze ambientali la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio. L'istanza di avvio risultava corredata da:

- il Questionario per la consultazione preliminare e l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare (di seguito SCMA);
- la DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019, avente ad oggetto: *"Porto di Bari - Variante localizzata del piano regolatore portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. n.169/2016 e s.m.i., asservite alla sede logistica del corpo delle Capitanerie ed al miglioramento della operatività della darsena di Ponente. Intesa con il Comune di Bari"*;
- la Copia dell'atto di formalizzazione della proposta di variante: DCG 16 del 19/12/2019 dell'AdSP, comprensiva di relazione generale, elaborati grafici, relazioni specialistiche e del rapporto preliminare di orientamento.

Con la stessa nota l'AdSP comunicava ai SCMA, l'avvio della fase di consultazione preliminare VAS, dando informazione di un apposito spazio Web in cui era possibile scaricare il documento di Scoping con allegato un questionario a risposta guidata per facilitare la formulazione di osservazioni e contributi sui diversi contenuti del Rapporto preliminare, pur mantenendo uno spazio per contributi a schema libero.

Entro i termini sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti:

- l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- l'Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale;
- il Comune di Bari;
- l'Autorità Idrica Pugliese;
- la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari.

Successivamente, considerato che con la detta DcG n. 4/21 era stata adottata la revisione della proposta di variante come sopra precisato, con nota prot. 15567 del 10/05/2021, acquisita rispettivamente il 24/05/2021 al n. 7720 e il 31/05/2021 al n. 8447 di protocollo dell'Autorità



competente, l'AdSP ha trasmesso, limitatamente alla riqualificazione del Molo S.Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica delle Capitanerie di Porto, gli elaborati di Piano e la documentazione VAS ai fini dell'avvio della consultazione pubblica VAS ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012 smi., DCG n. 4 del 29/04/2021, l'AdSP avente ad oggetto: "*Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto - Rev1 – CSLPP parere 21/2020 - Presa d'atto progetto Rev1*", con cui si formalizzavano inoltre gli elaborati di VAS (Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica).

Con nota prot.16109 del 14/05/2021 l'AdSP ha comunicato ai SCMA l'avvenuta pubblicazione dell'Avviso sul BURP n.66 del 13/05/2021 per l'avvio della consultazione pubblica VAS, indicando il link al sitoweb dell'AdSP.

Nei termini previsti della fase di consultazione pubblica VAS sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti

- Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- Comune di Bari - Urbanistica ed Edilizia Privata – Ufficio Paesaggio e Ambiente;
- Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari;
- Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale.

Con nota prot. n. 20210023635 del 06/08/2021 si è dato atto del recepimento delle osservazioni dei suddetti SCMA, così come previsto dall'art. 12, comma 1, della legge regionale n.44/2012 smi.

L'autorità precedente non ha ritenuto di aggiornare/modificare gli elaborati della Variante e il Rapporto Ambientale alla luce delle osservazioni pervenute.

Con *Determinazione n. 456 del 9 novembre 2021* l'Autorità competente - Sezione Autorizzazioni Ambientali – esprimeva, ai sensi del art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e smi, Parere motivato sulla Variante.

Dalla lettura di quanto indicato nel suddetto Parere, è emersa l'opportunità di predisporre il presente Documento integrativo nel quale in primo luogo, si riportano gli elementi della Variante e dall'altro, si forniscono le principali indicazioni a carattere ambientali che dovranno essere considerate nelle successive fasi progettuali al fine di perseguire gli obiettivi ambientali individuati in ambito VAS.



Anche per dette motivazioni l'AdSP MAM ha ritenuto maggiormente idonee al traffico Ro-Ro le banchine in fase di realizzazione in corrispondenza della colmata di Marisabella, le quali potranno essere adibite, con piccoli adeguamenti strutturali al traffico RO-RO, compensando in tal modo il mancato utilizzo del molo San Cataldo.

Il molo S. Cataldo ha, in definitiva, da un lato le caratteristiche di ambito portuale sottoutilizzato o comunque non utilizzabile per le previsioni cui lo stesso risulta oggi definito, dall'altro la sua posizione rispetto alla Città lo rende effettivamente idoneo ad accogliere approdi turistici (come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509) in ambito portuale.

A quanto sopra, come accennato, si deve aggiungere che il molo S. Cataldo è attualmente interessato dall'avvio di una iniziativa di ampliamento degli spazi a mare ed a terra a disposizione della Capitaneria di Porto, già presente in corrispondenza della radice dello stesso, per la quale, nel febbraio 2018 è stato stipulato un protocollo d'intesa tra l'AdSP MAM e il MIT – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Corpo (MARICOGECAP): detta iniziativa ha ad oggetto proprio la parte verso terra del molo S. Cataldo, la quale verrebbe destinata alla realizzazione di sistemazioni d'ormeggio delle Unità Navali maggiori della Guardia Costiera e di strutture tecniche di supporto.

Stante tali premesse, l'ipotesi di Variante che si propone coniuga efficacemente tali obiettivi; in particolare l'iniziativa è distinguibile in due ambiti, come indicato nell'immagine seguente:



Figura 3-2 La Variante localizzata del PRP: i due ambiti

Nella figura precedente è raffigurato l'intervento riguardante il molo San Cataldo: la prima area interessata (in giallo) si localizza tra la radice e la metà del molo dal quale si sviluppa una banchina



avente le seguenti caratteristiche geometriche: gli accosti rivolti verso il bacino portuale sono dimensionati per permettere l'ormeggio di fregate di nuova generazione, mentre sui piazzali saranno disposti volumi edilizi di tipo operativo e residenziale; sulla superficie complessiva d'intervento, pari a circa 32.260 mq sono previsti (cfr. Figura 3-3):

- Fabbricato A – Comando Squadriglia:
 - Volume: 6.500 mc (H 7 mt)
 - Superficie coperta: 1.195 mq
- Fabbricato B – Foresteria:
 - Volume: 3.887 mc (H 6,4 mt + mt. 1 mt copertura seminterrato)
 - Superficie coperta: 1.236 mq
- Fabbricato C – Area tecnica di servizio:
 - Volume: 4.760 mc (H 5,00)
 - Superficie coperta: 1.083 mq

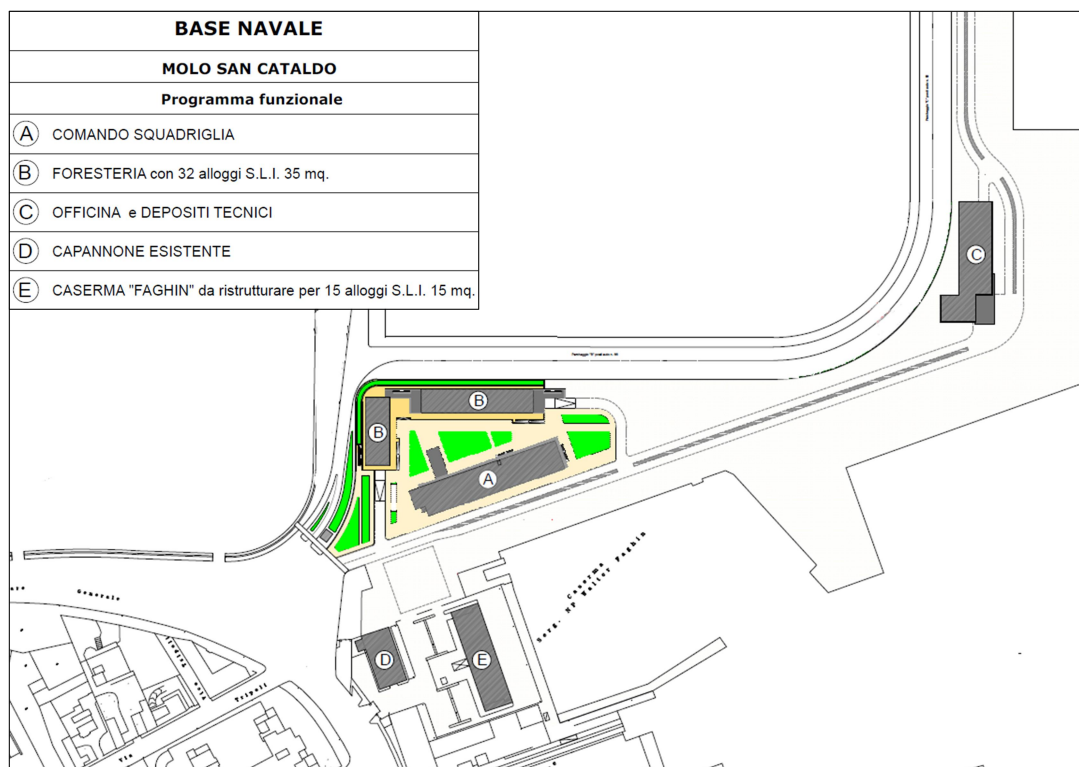


Figura 3-3 L'ambito della Guardia Costiera

In merito all'ambito diportistico (in verde nella Figura 3-2), la conformazione della banchina determina uno specchio acqueo delimitato a sud-ovest ed a sud-est dalle nuove opere, a nord-



ovest dal molo esistente mentre a nord-est sarà realizzato un pennello di protezione dello stesso; le superfici risultanti saranno dedicate ad una marina (porto turistico), e sarà oggetto dell'iniziativa del Promotore in fase di proposta, l'individuazione del numero e della tipologia dei relativi posti barca.

Le batimetriche interessate dalla realizzazione dei terrapieni e dei banchinamenti a servizio della Guardia Costiera e per l'approdo turistico varieranno tra 4,0 m e 8,5 m, circa. Per la realizzazione delle opere marittime non sono previsti interventi di approfondimento dei fondali, se non quelli limitati alla formazione degli scanni di imbasamento delle banchine.



4 L'AMBITO DELLA GUARDIA COSTIERA: GLI OBIETTIVI AMBIENTALI

In merito all'Ambito della Guardia Costiera, partendo da obiettivi propri del livello pianificatorio, si è cercato di fornire le prime indicazioni a carattere progettuale mediante le quali, nelle successive fasi, tali obiettivi dovranno essere perseguiti, declinandoli nell'opportuno livello di dettaglio consono alla progettazione.

Nello specifico, saranno presi in considerazione idonei criteri ambientali per la realizzazione e la gestione delle opere; in particolare per quanto riguarda la realizzazione degli edifici, sono fornite le indicazioni desunte da quanto indicato dal DM 11 ottobre 2017, inerente i *Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici* (di seguito Decreto), fatte salvo le eventuali norme e i regolamenti più restrittivi, in relazione alla specificità dell'opera e al contesto in cui essa si colloca.

Di seguito si riportano quindi i principi ambientali individuati nel suddetto Decreto e selezionati secondo la tipologia dell'infrastruttura da realizzarsi e considerando le caratteristiche ambientali del dell'ambito portuale in cui ne è previsto l'inserimento.

Specifiche tecniche per gruppi di edifici

Aree a verde

In merito alla realizzazione delle aree a verde, saranno garantiti i rapporti tra le superfici da destinare all'edificato e al non edificato, così come specificatamente indicati al punto 2.2.3 del DM; dovranno essere considerate le azioni tali da facilitare la successiva gestione e manutenzione di tali aree, affinché possano perdurare gli effetti positivi conseguenti all'adozione dei criteri ambientali adottati in sede progettuale; nella scelta delle specie da utilizzare dovranno essere considerate le indicazioni di cui al punto 2.2.2 dell'Allegato al Decreto, e la rete di irrigazione sarà realizzata secondo quanto previsto al punto 2.2.8.3.

Approvvigionamento energetico

Il progetto dei nuovi edifici prevedrà un opportuno sistema di approvvigionamento energetico (elettrico e termico) secondo le specifiche del punto 2.2.5 dell'Allegato al Decreto ed in particolare in merito alle fonti rinnovabili.

Rifiuti

Devono essere previste apposite aree che possono essere destinate alla raccolta differenziata locale dei rifiuti coerentemente a quanto indicato al punto 2.2.8.4 dell'Allegato al Decreto.



Impianto di illuminazione pubblica

In merito ai criteri di progettazione degli impianti, così come indicato nell'Allegato al Decreto (punto 2.2.8.5), si dovrà fare riferimento a quanto indicato nel documento di CAM "Illuminazione" emanati con DM 23 dicembre 2013.

Sottoservizi/canalizzazioni per infrastrutture tecnologiche

Nell'ambito della progettazione dovranno essere previsti gli idonei servizi, così come indicato al punto 2.2.8.6 dell'Allegato al Decreto.

Rapporto sullo stato dell'ambiente

Sarà prodotto un Rapporto sullo stato dell'ambiente, redatto da un professionista abilitato e iscritto in albi o registri professionali, in conformità con quanto previsto dalle leggi e dai regolamenti in vigore (punto 2.2.10 dell'Allegato al Decreto).

Specifiche tecniche edifici

Energia

Oltre a quanto già indicato in merito al gruppo di edifici (punto 2.2.5) si dovranno tenere da conto le indicazioni in merito al singolo edificio (punto 2.3.2 e 2.3.3 dell'Allegato al Decreto).

Risparmio idrico

Dovranno essere adottati gli opportuni accorgimenti atti a ridurre l'uso di acqua ed a garantirne il riutilizzo, come indicato al punto 2.3.4 dell'Allegato al Decreto.

Qualità ambientale interna

In merito agli ambienti interni, dovranno essere perseguite le indicazioni in merito all'illuminazione naturale (2.3.5.1), all'aerazione naturale e alla ventilazione meccanica controllata (2.3.5.2), ai dispositivi di protezione solare (2.3.5.3), all'inquinamento elettromagnetico indoor (2.3.5.4), alle emissioni dei materiali (2.3.5.5), al Comfort acustico (2.3.5.6) e termo-igrometrico (2.3.5.7).

Piano di manutenzione

Le nuove realizzazioni saranno inserite all'interno delle attività e dei controlli di manutenzione del sistema complessivo riguardante l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, seguendo le specifiche di cui al punto 2.3.6 dell'Allegato al Decreto.

Specifiche tecniche dei componenti edilizi

Allo scopo di ridurre l'impatto ambientale sulle risorse naturali, di aumentare l'uso di materiali riciclati incrementando così il recupero dei rifiuti, con particolare riguardo ai rifiuti da demolizione e



costruzione, fermo restando il rispetto di tutte le norme vigenti e di quanto previsto dalle specifiche norme tecniche di prodotto, il progettista dovrà compiere scelte tecniche di progetto, documentazione tecnica che consenta di soddisfare i criteri definiti per i componenti edilizi (generali e specifici) e deve inoltre prescrivere che in fase di approvvigionamento l'appaltatore dovrà accertarsi della rispondenza a tali criteri tramite la documentazione indicata nella verifica di ogni criterio. Tale documentazione dovrà essere presentata alla stazione appaltante in fase di esecuzione dei lavori, nelle modalità stabilite.

Si rimanda al punto 2.4.1 dell'Allegato al Decreto in merito alle indicazioni sui Criteri comuni a tutti i componenti edilizi e al punto 2.4.2 Criteri specifici per i componenti edilizi, che dovranno essere considerati nelle successive fasi progettuali.

Nei singoli criteri in cui si citano materie provenienti da riciclo, recupero, o sottoprodotti o terre e rocce da scavo si fa riferimento alle definizioni previste dal D.lgs. 152/2006 e smi.

Specifiche tecniche del cantiere

In merito alla fase realizzativa, ferme restando le norme e i regolamenti più restrittivi, le attività di cantiere devono garantire le seguenti prestazioni (punto 2.5.3):

- per tutte le attività di cantiere e trasporto dei materiali devono essere utilizzati mezzi che rientrano almeno nella categoria EEV;
- tutti i rifiuti prodotti dovranno essere selezionati e conferiti nelle apposite discariche autorizzate quando non sia possibile avviarli al recupero;

Dovrà essere redatta apposita relazione tecnica, che dovrà contenere anche l'individuazione puntuale delle possibili criticità legate all'impatto nell'area di cantiere e alle emissioni di inquinanti sull'ambiente circostante, con particolare riferimento alle singole tipologie delle lavorazioni. La relazione tecnica dovrà inoltre contenere:

- le misure adottate per la protezione delle eventuali risorse naturali, paesistiche e storico-culturali presenti nell'area del cantiere;
- le misure per implementare la raccolta differenziata nel cantiere (tipo di cassonetti/contenitori per la raccolta differenziata, le aree da adibire a stoccaggio temporaneo, etc.) e per realizzare la demolizione selettiva e il riciclaggio dei materiali di scavo e dei rifiuti da costruzione e demolizione (C&D);
- le misure adottate per aumentare l'efficienza nell'uso dell'energia nel cantiere e per minimizzare le emissioni di gas climalteranti, con particolare riferimento all'uso di tecnologie a basso impatto ambientale;
- le misure per l'abbattimento del rumore e delle vibrazioni, dovute alle operazioni di scavo, di carico/scarico dei materiali, di taglio dei materiali, di impasto del cemento e di disarmo, etc., e l'eventuale installazione di schermature/coperture antirumore (fisse o mobili) nelle



aree più critiche e nelle aree di lavorazione più rumorose, con particolare riferimento alla disponibilità ad utilizzare gruppi elettrogeni super silenzianti e compressori a ridotta emissione acustica;

- le misure atte a garantire il risparmio idrico e la gestione delle acque reflue nel cantiere e l'uso delle acque piovane e quelle di lavorazione degli inerti, prevedendo opportune reti di drenaggio e scarico delle acque;
- le misure per l'abbattimento delle polveri e fumi anche attraverso periodici interventi di irrorazione delle aree di lavorazione con l'acqua o altre tecniche di contenimento del fenomeno del sollevamento della polvere;
- le misure per garantire la protezione del suolo e del sottosuolo, anche attraverso la verifica periodica degli sversamenti accidentali di sostanze e materiali inquinanti e la previsione dei relativi interventi di estrazione e smaltimento del suolo contaminato;
- le misure idonee per ridurre l'impatto visivo del cantiere, anche attraverso schermature e sistemazione a verde.



5 L'AMBITO DIPIORTISTICO

5.1 *Gli obiettivi ambientali*

Il presente capitolo è dedicato a fornire un insieme di prime indicazioni che, nell'ambito della fase di aggiudicazione per l'iniziativa di realizzazione e gestione dell'Ambito diportistico, potranno essere sviluppati ai fini della selezione/valutazione, identificando e nel contempo "premiando" i Promotori che si impegnano ad integrare al meglio nella progettazione il tema della sostenibilità ambientale.

Di seguito quindi si riporta una lista di "azioni ed attenzioni" che nel successivo bando di gara potranno essere meglio classificate ed alle quali potrà essere assegnato l'opportuno metodo di valorizzazione, analizzando in modo sistematico le attività, i prodotti e i servizi proposti che meglio fanno propri i principi di sostenibilità.

Adozione di un sistema di gestione ambientale (SGA)

Il Promotore dovrà dimostrare la propria capacità di applicare misure di gestione ambientale durante l'esecuzione del contratto in modo da arrecare il minore impatto possibile sull'ambiente, attraverso l'adozione di uno o più sistemi di gestione basati sulle pertinenti norme europee o internazionali e certificato da organismi riconosciuti.

Si richiamano, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i sistemi più diffusi nel contesto portuale europeo, tra cui ISO 14001:2015, EcoPorts PERS ed EMAS.

L'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale non preclude, ma anzi favorisce, l'integrazione con gli altri SGA.

Prevedere la figura del Responsabile della Gestione ambientale

Elemento positivo/premiante/rilevante è la presenza di un tecnico altamente specializzato con vaste conoscenze tecniche e normative in campo ambientale, che supporta il Promotore durante l'intero iter realizzativo al fine di garantire la prevenzione dei rischi ambientali e di tutela, contribuendo all'organizzazione delle attività con l'obiettivo di ottimizzare l'uso delle risorse rinnovabili e non.

Il Responsabile Ambientale dovrà svolgere i propri compiti con particolare attenzione alla normativa vigente in materia ambientale, collaborando inoltre con ARPA all'individuazione dei valori limite e delle soglie di riferimento per i diversi parametri analitici, utili al confronto con i dati di monitoraggio.

Gestione dei rifiuti

Fermo restando quanto indicato dal *Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico*, approvato con DGR n.1188 del 06/08/2005 e successivo aggiornamento con DGR n.447 del



27 marzo, il Promotore dovrà presentare un set di buone pratiche per la gestione di rifiuti e reflui, in accordo con i principi della valorizzazione delle risorse e dell'economia circolare. Dovrà presentare una ottimizzazione ambientale indicando sistemi innovativi in merito alla raccolta e gestione dei rifiuti delle imbarcazioni da diporto; a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

Sistema di aspirazione delle acque di nere e di sentina: installazione di colonnine per l'aspirazione delle acque reflue delle imbarcazioni da diporto.



Figura 5-1 Esempi di colonnine per l'aspirazione dei rifiuti liquidi

O in alternativa l'utilizzo di impianti di aspirazione carrellabile.



Figura 5-2 Esempio di impianto di aspirazione carrellabile

Dorà quindi essere previsto un serbatoio di stoccaggio per il trattamento e la raccolta finale dei rifiuti liquidi, prima del loro successivo smaltimento.

Sistema di raccolta olii vegetali usati: installazione di punti di raccolta di olii vegetali usati prodotti a bordo delle imbarcazioni.



Figura 5-3 Stazione di raccolta dell'olio vegetale usato (Porto di Livorno-progetto GRRinPort)

Ai diportisti vengono fornite apposite tanichette per contenere gli oli vegetali usati per alimenti prodotti sulle imbarcazioni che potranno essere conferiti a terra nell'apposito contenitore dedicato alla raccolta e lo stoccaggio di questi specifici olii.

Conferimento rifiuti accidentalmente pescati: prevedere punti di raccolta per tale tipologia di rifiuti, i quali, anche se non disciplinati dalla convenzione MARPOL, sono segnalati dalla Direttiva (UE) 2019/883.



Figura 5-4 Contenitori per i rifiuti accidentalmente pescati (fonte: progetto "Pescatori cooperatori per Taranto)

Fonti rinnovabili

Fermo restando le indicazioni del Documento di pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) predisposte a cura dell'AdSP, il Promotore dovrà prevedere soluzioni tecnologiche per l'utilizzo di fonti rinnovabili, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la predisposizione di pensiline fotovoltaiche da posizionare nella zona del parcheggio.



Figura 5-5 Esempio di pensiline fotovoltaiche

Mobilità sostenibile

Il Promotore dovrà predisporre come servizio fruibile dai diportisti, quello del bike sharing e/o del e-bike e/o del car sharing con vetture elettriche.

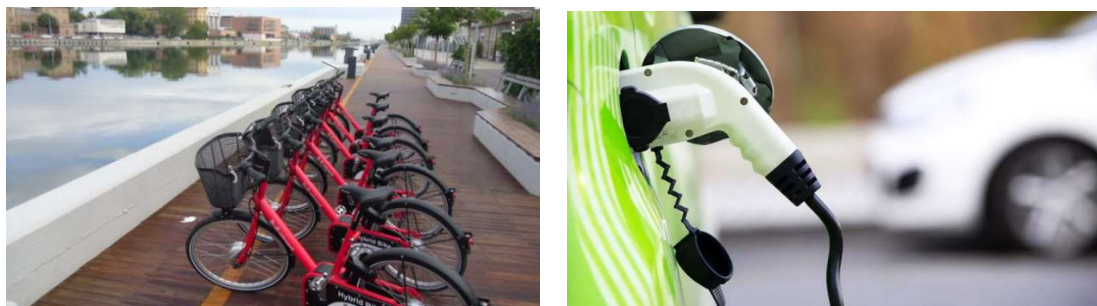


Figura 5-6 Mobilità sostenibile

Green Procurement

Il Promotore dovrà dimostrare l'impegno ad integrare la sostenibilità ambientale nelle fasi di approvvigionamento di prodotti, beni e servizi.

A titolo esemplificativo, i prodotti che possono essere considerati verdi sono quelli:

- con una migliore riciclabilità, alto contenuto riciclato, imballaggio ridotto e maggiore durata;
- con maggiore efficienza energetica;
- che utilizzano tecnologie pulite e/o combustibili puliti;



- che si traducono in un consumo d'acqua ridotto;
- che emettono meno sostanze irritanti o tossiche durante l'installazione o l'uso;
- che si traducono in una minore produzione di sostanze tossiche, o di sostanze meno tossiche, al momento dello smaltimento.

Programmi di sensibilizzazione ambientale

Il Promotore dovrà mettere in atto campagne rivolte agli utenti al fine di favorirne la conoscenza e la sensibilizzazione sulle problematiche ambientali del territorio e dell'area portuale, in maniera facilmente accessibile.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, mediante il sito web e altre modalità come la distribuzione di volantini o l'installazione di cartellonistica.



Figura 5-7 Esempi di cartellonistica/volantini per la sensibilizzazione dei fruitori del Porto

Metodi di incentivazione/penalizzazione

Il Promotore dovrà predisporre uno schema di azioni sia per incoraggiare l'attuazione da parte degli utenti delle buone pratiche ambientali, che scoraggiare i comportamenti non conformi, illustrandone le relative modalità di controllo.



5.2 Aspetti progettuali ed autorizzativi

Il presente paragrafo è dedicato a fornire un insieme di prime indicazioni che il Promotore dovrà considerare nello sviluppo della progettazione dell'approdo turistico; sarà sua cura determinare e dimensionare la propria offerta in termini di numero e tipologia di posti barca ed il relativo fabbisogno ed il relativo impatto urbanistico sulle aree cittadine contermini.

Protezione delle aree a mare

Come già specificato il piano individua le banchine e lo specchio acqueo destinato a tale funzione essendo appurata la condizione di non utilizzabilità di dette aree per le prioritarie finalità della AdSP; al fine di garantire una agitazione interna compatibile con la destinazione turistica, il piano prevede la realizzabilità di due pennelli di protezione dello specchio acqueo, la cui progettazione e realizzazione, nelle dimensioni non maggiori di quelle indicate nel piano, rimane a carico del promotore. Sono ammissibili varie tipologie costruttive, dalle usuali opere a paramento verticale sino ai frangiflutti galleggianti o altra tipologia purché garantisca un livello di protezione del bacino compatibile con l'uso cui lo stesso sarà destinato.

Di seguito, a titolo di esempio, si indicano i valori raccomandati dalla letteratura tecnica, della altezza d'onda significativa ammissibile all'interno del bacino avente la destinazione d'uso prevista:

- ✓ condizione di "comfort" (particolarmente importante nel caso di porti in cui si prevede la presenza prolungata di persone a bordo delle imbarcazioni): $H_s = 0.15$ m per eventi con frequenza massima complessiva indicativamente non superiore a 5 giorni/anno;
- ✓ condizione di "sicurezza": $H_s = 0.30$ m per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 5 anni;
- ✓ condizione "limite": $H_s = 0.50$ m per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 50 anni.

Pontili

I pontili potranno essere fissi e/o galleggianti e, come per le banchine (quelle da realizzare a cura del promotore), devono sopportare in condizioni di sicurezza, oltre al peso proprio e agli altri carichi permanenti, le azioni trasmesse dal moto ondoso residuo, dalle correnti, dai tiri d'ormeggio, dai venti, da eventuali sollecitazioni sismiche, dai sovraccarichi variabili verticali e dalle azioni orizzontali da determinarsi, di volta in volta, in relazione alle destinazioni d'uso, alle condizioni meteorologiche locali, all'agitazione interna, alle variazioni del livello marino, alle caratteristiche delle imbarcazioni, al sistema di ormeggio adottato e alle caratteristiche geotecniche dei terreni.



Aree a terra - parcheggi

Fermo restando che i parcheggi devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso, al fine di valutare le possibilità insediative, occorre tenere presente che le aree a terra di competenza della AdSPMAM associate e destinabili alla funzione turistica, sono quelle indicate nel Piano. Qualora insufficienti per ospitare la quantità di parcheggi che il dimensionamento dell'offerta indicherà come necessari, ulteriori aree dovranno essere reperite, sempre in prossimità del bacino acqueo, al di fuori delle aree di competenza portuale.

Volumi edificabili

Sarà consentita l'edificazione di volumi edilizi per soddisfare le necessità tecniche, funzionali, ricettive e di servizi per l'utenza. Il dimensionamento seguirà le indicazioni reperibili nella letteratura tecnica di settore

Interferenze e connessioni con le aree contermini e cittadine

In funzione della tipologia di offerta, in termini dimensionali, quantitativi e qualitativi, potrà determinarsi un maggiore o minore incremento del traffico veicolare, in particolare per raggiungere i posti auto; se questi non potranno essere interamente fatti ricadere in ambito portuale, potranno essere ubicati al di fuori di esso, sempre in prossimità dell'approdo turistico, valutando la eventuale disponibilità di aree in ambito comunale.

Considerate le attuali esigue dimensioni del punto accesso all'area portuale, corrispondente all'innesto del molo San Cataldo con la viabilità cittadina, e considerato che le aree di competenza portuale, come indicato nelle tavole del Piano, sono limitate alla radice del molo, il progetto dovrà individuare la soluzione tecnica per integrare funzionalmente l'approdo turistico con le aree contigue cittadine (di recente oggetto di riqualificazione urbana); tale problematica dovrà essere valutata di concerto con il Comune.

L'implementazione di ulteriori servizi ricettivi, e la loro ubicazione, oltre a quelli già presenti nell'area San Cataldo sarà valutata dal promotore dell'iniziativa.



6 INDICAZIONI IN MERITO ALLA VINCA

Per quanto concerne i siti appartenenti alla Rete Natura 2000, si ricorda che, così riportato nel Rapporto Ambientale inerente la Variante in oggetto, è stata verificata la presenza, nel raggio di 10 km dall'area portuale, del solo sito ZSC IT9120009 - Posidonieto San Vito-Barletta, localizzato esternamente al Porto.

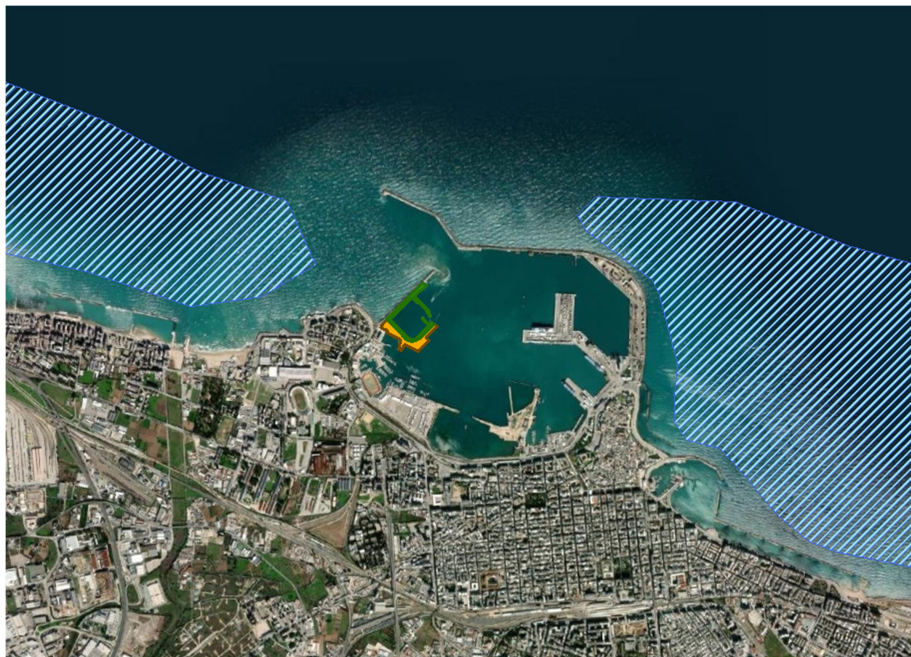


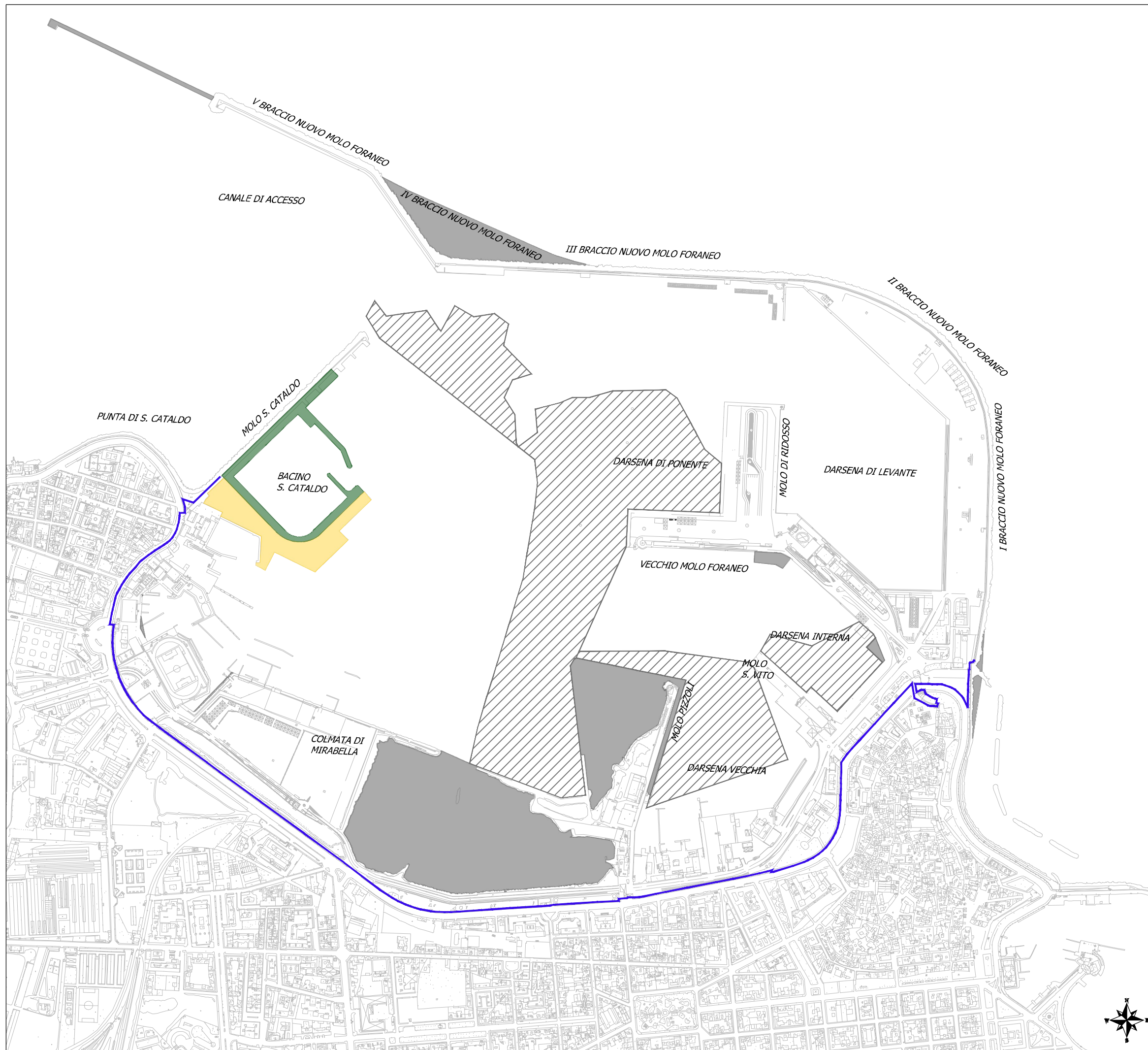
Figura 6-1 In celeste l'area della ZSC IT9120009

Nell'ambito del Parere motivato (cfr. par. 2) in merito alla Valutazione di incidenza è stato espresso parere favorevole con alcune indicazioni per le successive fasi legate al singolo intervento, che vengono ribadite in questa sede con carattere cogente da sviluppare nelle fasi progettuali, ed in particolare:

- sarà realizzata una Valutazione di Incidenza di dettaglio per la realizzazione della colmata, con una valutazione puntuale del traffico marittimo;
- sarà effettuata, in sede di progetto esecutivo, una valutazione puntuale delle attività di cantiere per la realizzazione della colmata, che contemplino l'utilizzo di tecniche e materiali che garantiscano lo stato di conservazione degli habitat prospicienti le aree di intervento considerato che, la loro distribuzione dista non più di 500 metri dalle aree interessate dall'intervento;
- sarà garantito il rispetto delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/08 e 6/16;
- sarà effettuato un monitoraggio sullo stato di conservazione, durante le attività di cantiere e post-opera, delle porzioni di habitat presenti, fino ad una distanza di 2 km di raggio rispetto all'area interessata dalla colmata.



LA VARIANTE DEL PRP A SEGUITO DEL PARERE MOTIVATO DI VAS: ELABORATI GRAFICI



Legenda

Limite di competenza territoriale AdSP

PRP vigente

Approfondimento dei fondali

Opera prevista

Interventi previsti dalla Variante

Ambito diportistico

Ambito Guardia Costiera

Proiezione Geografica: WGS84 - UTM 33N



Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Bari

DOCUMENTO INTEGRATIVO
a seguito del Parere motivato di VAS



La Variante rispetto al PRP vigente



Scala 1:10.000
Data: Aprile 2022


| TAV.01



Legenda

 Limite di competenza territoriale AdSP

Interventi previsti dalla Variante

 Ambito diportistico

 Ambito Guardia Costiera

Proiezione Geografica: WGS84 - UTM 33N



Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Bari

DOCUMENTO INTEGRATIVO
a seguito del Parere motivato di VAS



Gli ambiti della Variante



Scala 1:5.000
Data: Aprile 2022

| TAV.02

