



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale

Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli

PORTO DI BARI

Lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede
logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto -
Realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA



titolo	serie	elaborato
Relazione paesaggistica	INQ	08

data e aggiornamenti		
01		
00	agosto 2023	emissione

progetto del dipartimento tecnico	
<i>progettisti</i>	ing. Annunziata Attolico - AdSP MAM ing. Eugenio Pagnotta - AdSP MAM
<i>collaboratore</i>	ing. Sara Sanarica - AdSP MAM
<i>direttore del dipartimento</i>	ing. Francesco Di Leverano - AdSP MAM
<i>responsabile unico del procedimento</i>	ing. Paolo Iusco - AdSP MAM

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE

Porto di Bari

Lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle
Capitanerie di Porto

– Realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo –

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

RELAZIONE PAESAGGISTICA

agosto 2023



SOMMARIO

1. PREMESSA.....	4
2. ITER AUTORIZZATIVO DELLA VARIANTE LOCALIZZATA.....	6
3. DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO	8
3.1. Caratteristiche generali.....	8
3.2. Il piano regolatore portuale vigente	9
4. IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DEI “LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ASSERVITE ALLA SEDE LOGISTICA DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO” DEL PORTO DI BARI.....	11
4.1. Caratteristiche generali di nuove banchine e piazzali	13
4.2. Strutture portanti della banchina.....	15
4.3. Adeguamento dei fondali.....	17
5. IL PPTR “PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE” DELLA REGIONE PUGLIA.....	19
5.1. Il criterio utilizzato per la perimetrazione degli ambiti paesaggistici e delle figure territoriali	21
5.2. Descrizione dell'Ambito Paesaggistico 5/Puglia Centrale.....	24
5.2.1 Descrizione strutturale Figura Territoriale 5.2/La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame....	26
5.2.2 Trasformazioni in atto e vulnerabilità della figura territoriale	28
5.2.3 Sintesi delle Invarianti Strutturali della Figura Territoriale.....	30
5.2.4 I paesaggi costieri (Il festone delle città costiere della Puglia centrale).....	31
5.2.5 PPTR: gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale per l'Ambito Paesaggistico	37
5.3. Lo scenario strategico del PPTR	43
5.3.1 La Rete Ecologica Regionale.....	44
5.3.2 Il Patto città-campagna	45
5.3.3 Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce	46
5.3.4 La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri	47
5.3.5 I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali	48
6. LA VERIFICA DI COERENZA E DI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON IL PPTR	49
6.1. Verifica della riproducibilità delle invarianti strutturali della Figura Territoriale.....	49
<i>Matrice 4.1 Analisi di coerenza con le regole di riproducibilità delle invarianti strutturali.....</i>	<i>49</i>
6.2. Verifica del rispetto degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale per l'Ambito Paesaggistico.....	50
<i>Matrice 4.2 Analisi di coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale.....</i>	<i>50</i>



6.3. Il progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia nel PPTR	54
<i>Matrice 4.3 Analisi di coerenza con lo scenario strategico del progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri del PPTR</i>	<i>56</i>
6.4. Verifica di conformità e compatibilità con il sistema delle tutele del PPTR	56
6.4.1 I Beni Paesaggistici “Territori costieri”	60
6.4.2 Gli ulteriori contesti “Città consolidata”	63
7. VALUTAZIONE DELL’IMPATTO VISIVO	65
7.1. Analisi dell’impatto visivo a grande scala ed a scala ridotta	69
8. IMPATTO SUL PAESAGGIO: CONSIDERAZIONI DI SINTESI	72

1. PREMESSA

L'intervento che si intende realizzare, oggetto del presente studio preliminare ambientale, titola "Lavori di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto" consistenti nella "realizzazione di nuove banchine in ampliamento del Molo San Cataldo".

È conforme al Piano Regolatore Portuale vigente, come recentemente aggiornato per effetto della Variante localizzata, di cui all'art. 22, comma 6 del D.Lgs. 169/2016 come modificato dall'art.14 del D.lgs. 232/2017, approvata dal Comitato di Gestione della AdSPMAM con Delibera n. 4 del 27/04/2022.

La variante localizzata è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (C.S.LL.PP) con voto n. 21 del 25/09/2020 e sottoposta a procedura di VAS comprensiva di VInCA.

L'intervento prevede la costruzione di nuove opere di banchinamento e di un piazzale, per una superficie complessiva di circa 42.542,35 mq, quale ampliamento del Molo San Cataldo, presso il quale sono già presenti le infrastrutture a servizio della Guardia Costiera.

È prevista la realizzazione di accosti rivolti verso il bacino portuale per consentire l'ormeggio di cinque pattugliatori, di cui tre di nuova generazione; gli accosti sono stati dimensionati in base alle indicazioni sui fabbisogni tecnico-logistici fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

In particolare ha specificato che le recentissime M/N della flotta del Comando Generale (alcune delle quali ancora in corso di costruzione), che dovranno ormeggiare esclusivamente alle banchine del S. Cataldo, avranno dimensioni, in termini di lunghezza e pescaggio, che richiedono aree di manovra con fondali minimi di 7,00 m rispetto al l.m.m..

Per tale motivo, oltre agli scavi, di profondità variabili da -7,00 m a -8,50 m rispetto al l.m.m., necessari per la formazione degli scanni di imbasamento delle banchine, il progetto prevede un intervento di approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 m rispetto al l.m.m., in un'area che comprende gli ormeggi della Guardia Costiera che si estende all'area indicata dal Comando Generale come necessaria affinché le manovre di ormeggio e disormeggio avvengano con rapidità e in sicurezza in qualsivoglia condizione meteomarina.

Secondo quanto previsto dal Codice dell'ordinamento militare (D.Lgs. 15 marzo 2010, n.66), **le opere in progetto si configurano come opere destinate alla difesa nazionale** trattandosi di infrastrutture riconducibili alle categorie di "comandi di unità operative e di supporto logistico" (art. 233, comma 1, lett. i) e "strutture di comando e di controllo dello spazio terrestre, marittimo e aereo" (art. 233, comma 1, lett. m).

Ai sensi dell'art. 354 comma 1 del D.Lgs 66/2010 "Agli alloggi di servizio per il personale militare e alle opere destinate alla difesa nazionale, incidenti su immobili o aree sottoposti a tutela paesaggistica, si applica l'articolo 147 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il codice dei beni culturali e del paesaggio", il quale dispone che "Qualora la richiesta di autorizzazione prevista dall'articolo 146 riguardi opere da eseguirsi da parte di amministrazioni statali, ivi compresi gli alloggi di servizio per il personale militare, l'autorizzazione viene rilasciata in esito ad una conferenza di servizi indetta ai sensi delle vigenti disposizioni di legge in materia di procedimento amministrativo".

L'intervento in oggetto intercetta i seguenti vincoli individuati dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), ovvero il piano paesaggistico redatto ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni

di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R.7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica":

Struttura idro-geo-morfologica – Componenti idrologiche

- *Bene Paesaggistico dei "Territori costieri"* – bene tutelato ai sensi dell'art. 142, co. 1, lett. a) del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. – definito dall'art. 41 co.1 delle NTA del PPTR e disciplinato 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.

Struttura antropica e storico-culturale – Componenti culturali e insediative

- *Ulteriore Contesto Paesaggistico della "Città consolidata"* – ulteriore contesto tutelato ai sensi dell'art. 143, co. 1, lett. e) del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. – definito dall'art. 76 co.1 delle NTA del PPTR e disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 77 e dalle direttive di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR.

L'area di intervento è, contermine a:

Struttura antropica e storico-culturale – Componenti dei valori percettivi

- *Ulteriore Contesto Paesaggistico delle "Strade a valenza paesaggistica"* di cui all'art. 85 co.1 delle NTA del PPTR – ulteriore contesto tutelato ai sensi dell'art. 143, co. 1, lett. e) del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., disciplinato dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione per le componenti dei valori percettivi di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

Il Comune di Bari, nelle more della formazione del PUG conformato al PPTR, con Delibera di Giunta comunale n. 6 del 17/01/2022 ha perfezionato la procedura di cui al comma 5 dell'art. 38 delle NTA del PPTR, delimitando e rappresentando in scala idonea le aree di cui al co. 2 dell'art. 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e, quindi, escluse dalla tutela paesaggistica ex L. 431/85 e ss.mm.ii..

La perimetrazione approvata con DGC di Bari n.6/2022 esclude ai sensi dell'art. 142 co.2 del D.Lgs 42/2004 l'UCP "Città consolidata" e l'UCP "Strada a valenza paesaggistica", mentre resta incluso il *Bene Paesaggistico dei "Territori costieri"* (cfr. par. 6.4).

La realizzazione dell'intervento, intercettando il bene paesaggistico dei "Territori costieri", in quanto infrastruttura del sistema portuale, secondo le prescrizioni di cui all'art. 45 comma 3, lett. b5 delle NTA del PPTR "realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" è ammissibile previo espletamento della procedura di autorizzazione paesaggistica.

2. ITER AUTORIZZATIVO DELLA VARIANTE LOCALIZZATA

Con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 16 del 19/12/2019, l'AdSP MAM 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 C.S.LL.PP., con voto n. 21 del 25/09/2020, ha espresso parere favorevole con prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni, esposte nei "considerato" del parere stesso, limitatamente agli interventi di potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e di realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto nella zona del "Molo San Cataldo"; subordinando l'espressione del parere sull'intervento riguardante la realizzazione di un pontile in corrispondenza della "Darsena di Ponente", alla previa acquisizione di documentazione integrativa di cui alle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nei "considerato", anch'essi espressi nel medesimo documento.

A seguito del parere espresso dal 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 adottando la "*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*" e dando avvio alla consultazione pubblica, nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensivo di Valutazione di Incidenza Ambientale, 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.

Con nota prot. n. 16109 del 14/05/2021 l'AdSP MAM ha comunicato ai soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) l'avvenuta pubblicazione dell'Avviso sul BURP n. 66 del 13/05/2021 per l'avvio della consultazione pubblica VAS.

Nei termini previsti della fase di consultazione pubblica VAS sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti, recepiti con nota prot. n. 23635 del 06/08/2021, così come previsto dall'art. 12, comma 1, della legge regionale n. 44/2012 smi.:

- Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia (prot. n. 0048864 del 07/07/2021, acquisita al protocollo dell'Ente in pari data al n. 21009);
- Comune di Bari - Urbanistica ed Edilizia Privata – Ufficio Paesaggio e Ambiente (Prot. n. 0181497 del 12/07/2021, acquisita al protocollo dell'Ente in pari data al n. 21370);
- Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata (Prot. n. 0185290 del 15/07/2021, acquisita al protocollo dell'Ente al n. 21781 in data 16/07/2021);
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari (Prot. n. 6153 del 28/06/2021, acquisita al protocollo dell'Ente in pari data al n. 20097);
- Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale. (Prot. n. 15338 del 25/05/2021, acquisita al protocollo dell'Ente in pari data al n. 17029).



Con Determinazione n. 456 del 09/11/2021 l'autorità competente (Regione Puglia – Sezione Autorizzazioni Ambientali) ha espresso il parere motivato nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d'Incidenza, in merito alla Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Bari, con cui *“SI RITIENE che la procedura di VAS della proposta di Variante in oggetto potrà effettivamente essere efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che si considerino puntualmente ed esaustivamente le osservazioni sopra riportate (dalla O1 alla O23), dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.”.*

Con la successiva *“Dichiarazione di Sintesi”* redatta dall'Ufficio progettista, sono state puntualmente riscontrate le osservazioni contenute nel Parere motivato e fornite le indicazioni per procedere al relativo adeguamento progettuale, che è stato sottoposto, nella revisione finale, all'attenzione del Comitato di Gestione della AdSP MAM per la definitiva approvazione.

Con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 4 del 27/04/2022 è stata pertanto approvata la *“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”* del porto di Bari.

3. DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

3.1. Caratteristiche generali

Il porto di Bari, classificato di II categoria, I classe, ai sensi del D.M. del 08/02/1966, è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo.

Con Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – Direzione Generale del Demanio Marittimo e dei Porti – del 6 aprile 1994 ai sensi dell'art. 6 comma 7 della Legge n. 84/1994 sono stati individuati i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Bari "costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal molo San Cataldo, incluso, fino alla radice del nuovo molo foraneo, inclusa la casa del portuale" (Figura 1).



Figura 1: Inquadramento territoriale – Porto di Bari

Collocato a Sud-Est dell'Italia e tradizionalmente considerato porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente, è uno scalo polivalente in grado di rispondere a tutte le esigenze operative.

La multifunzionalità operativa del Porto di Bari può contare su banchine attrezzate per la movimentazione di ogni tipo di merce e su una eccellente rete di collegamenti con ogni modalità di trasporto. Nel suo bacino sono infatti comprese:

- banchine attrezzate per ogni tipo di traffico commerciale (rinfuse solide e liquide, containers, merci in colli, prodotti siderurgici, ecc.);
- banchine al servizio di navi traghetto ro-ro;
- banchine per navi da crociera e relative sistemazioni per i croceristi;

La superficie portuale si estende per circa 285 ettari con uno sviluppo totale di banchine operative di circa 3.800 m, interessate da diverse ed eterogenee tipologie di traffico in transito, che prevedono lo scambio sia di merci (convenzionali, rinfuse bianche e nere, Ro-Ro ed automobili e prodotti siderurgici), sia di passeggeri (crociere e traghetti), aumentati negli ultimi anni grazie alla nuova struttura del Terminal Crociere, e al traffico traghetti con Croazia, Montenegro, Albania e Grecia.

L'area portuale è separata dal resto della città mediante una recinzione perimetrale, che ne delimita il bacino. Lo specchio d'acqua del Porto di Bari di circa 209 ettari è protetto artificialmente dalla diga a gettata del Molo Foraneo (molo sopraflutto), che si oppone alle azioni generate dal clima meteo marino del paraggio, ed in particolare dalle ondate provenienti dalla traversia principale.

L'imboccatura è individuata dalla due dighe convergenti, il Molo Foraneo e il Molo S. Cataldo (molo sottoflutto), ed ha profondità di circa 15-17 m., collegandosi con il canale navigabile, che presenta una profondità di circa 12 m.

3.2. Il piano regolatore portuale vigente

Il P.R.P. attualmente vigente ha ricevuto il parere favorevole del C.S. LL.PP. con voto n. 945 del 18/01/1974 ed è stato approvato con Decreto Ministeriale del 1974 e successivamente recepito dal Piano Regolatore Generale del Comune di Bari approvato con D.G.R. n. 1475 del 08/07/1976.

Sia il P.R.P. che il P.R.G.C. sono tuttora vigenti.

Negli anni successivi il P.R.P. ha subito vari aggiornamenti:

- Variante al P.R.P., approvata dal C.S.LL.PP. con voto n. 626 del 12/12/1979 ed approvata definitivamente con D.M. n. 1537 del 10/7/1980, riguardante *“la costruzione della darsena per il ricovero dei mezzi nautici della Capitaneria di Porto alla radice del molo S. Cataldo, ai fini del servizio di pronto intervento e di soccorso aereo in mare”*.
- Adeguamento tecnico-funzionale, approvato con voto n. 188 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 26/05/1999, relativo all'ampliamento delle banchine Capitaneria, Molo S. Vito e del Vecchio Molo foraneo nella Darsena Interna per garantire un numero di approdi adeguati all'incremento di traffico di navi di tipo Ro-Ro.
- Adeguamento tecnico-funzionale del molo San Cataldo, approvato con voto n. 299 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002, nato dall'esigenza di riqualificare un molo in stato di abbandono e inutilizzato dopo la dismissione degli impianti petroliferi della STANIC.
- Variante localizzata, approvata dal C.S.LL.PP. con voto n. 21 del 25/09/2020 ed approvata dal Comitato di Gestione della AdSPMAM con Delibera n. 4 del 27/04/2022, ha modificato gli interventi



previsti dall'ATF del 2002 prevedendo la realizzazione di nuovi ormeggi sulla banchina S. Cataldo e di infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie.

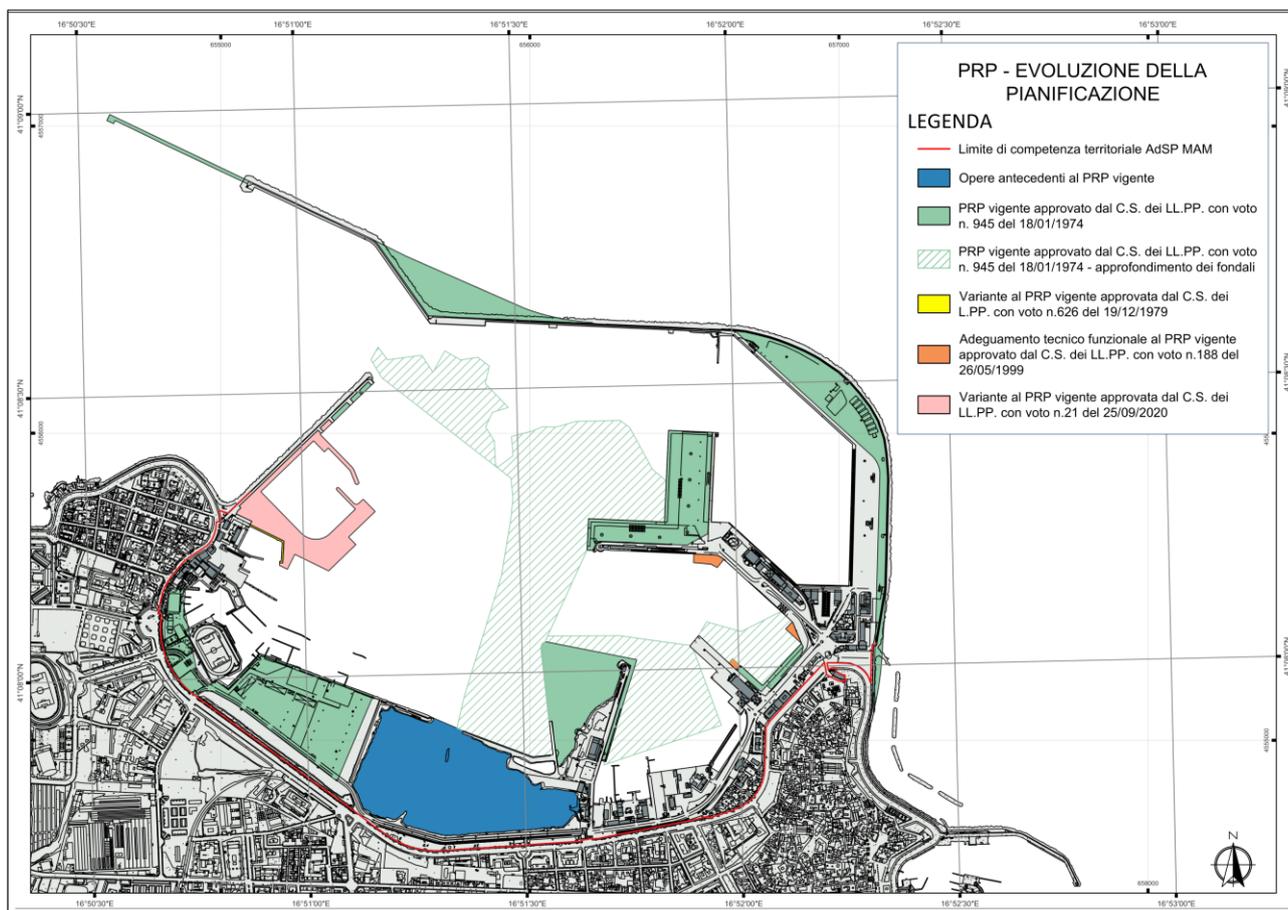


Figura 2: PRP del Porto di Bari – evoluzione della pianificazione

4. IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DEI “LAVORI DI POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ASSERVITE ALLA SEDE LOGISTICA DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO” DEL PORTO DI BARI

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione di banchine e piazzali a servizio della Guardia Costiera, collegate alla radice del Molo San Cataldo, in adiacenza ed ampliamento delle aree già occupate dalla stessa.

Come detto in premessa, il piano regolatore vigente, come recentemente aggiornato per effetto della Variante localizzata di cui al paragrafo 3.2, sul molo S. Cataldo prevede:

- il potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto, mediante la realizzazione di nuove banchine per una superficie di 33.328,65 mq, in ampliamento a quelle già esistenti e presso le quali sono già presenti le infrastrutture a servizio della Guardia Costiera con una moderna stazione, dotata di eliporto e ormeggi per navi di piccole dimensioni;
- sempre quale potenziamento della sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto, la realizzazione di volumi edilizi di tipo operativo e residenziale per una superficie complessiva di circa 32.000 mq, da ubicare solo per una metà sulle nuove banchine a farsi sul molo S. Cataldo, mentre l'altra metà sarà dislocata alla radice del molo Pizzoli, in un altro ambito portuale;
- la realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto.

Il presente progetto di fattibilità tecnico-economica riguarda la sola realizzazione delle opere di banchinamento e di ampliamento del piazzale del molo S. Cataldo asservite alla Guardia Costiera.

I nuovi piazzali e banchine saranno realizzati in aderenza alle opere esistenti: le nuove opere hanno una forma ad L con un primo tronco orientato in direzione NO-SE radicato alla radice del molo San Cataldo e collegato su un lato al molo ed al piazzale esistenti, ed il secondo tronco orientato secondo la direzione SO-NE (Figura 3).

Il piazzale e le banchine da realizzare si sviluppano su 42.542,35 mq, che includono l'area a servizio della Guardia Costiera per una superficie di 33.328,65 mq e una fascia larga 20 m per una superficie di 9.213,70 mq, che resterà in uso dell'AdSP MAM per le funzioni già disciplinate con Ordinanza n. 1/2016 del Commissario Straordinario dell'allora APL, in attesa che prenda concretezza l'iniziativa privatistica riguardante l'adiacente ambito diportistico, di cui detta fascia di banchina inevitabilmente andrebbe a fare parte.

Gli accosti rivolti verso il bacino portuale per una lunghezza complessiva di 551,70 m sono dimensionati per permettere l'ormeggio di cinque fregate di nuova generazione, che saranno in uso al Corpo delle Capitanerie di Porto.

Nella Figura 3 che segue è riportata la planimetria con l'indicazione del piazzale e delle banchine con i nuovi ormeggi A,B,C,D,E. È riportata, altresì, l'impronta su cui si svilupperanno i volumi edilizi, in quanto in queste aree non sarà completato il riempimento, per facilitare la realizzazione delle fondazioni degli edifici. Si rimarca che la realizzazione degli edifici non è oggetto della presente progettazione.

L'intervento include anche: la realizzazione di impianti di trattamento delle acque meteoriche e di recupero delle acque di sentina, impianti elettrici di illuminazione, impianti di alimentazioni elettriche da banchina e installazione di arredi di banchina.

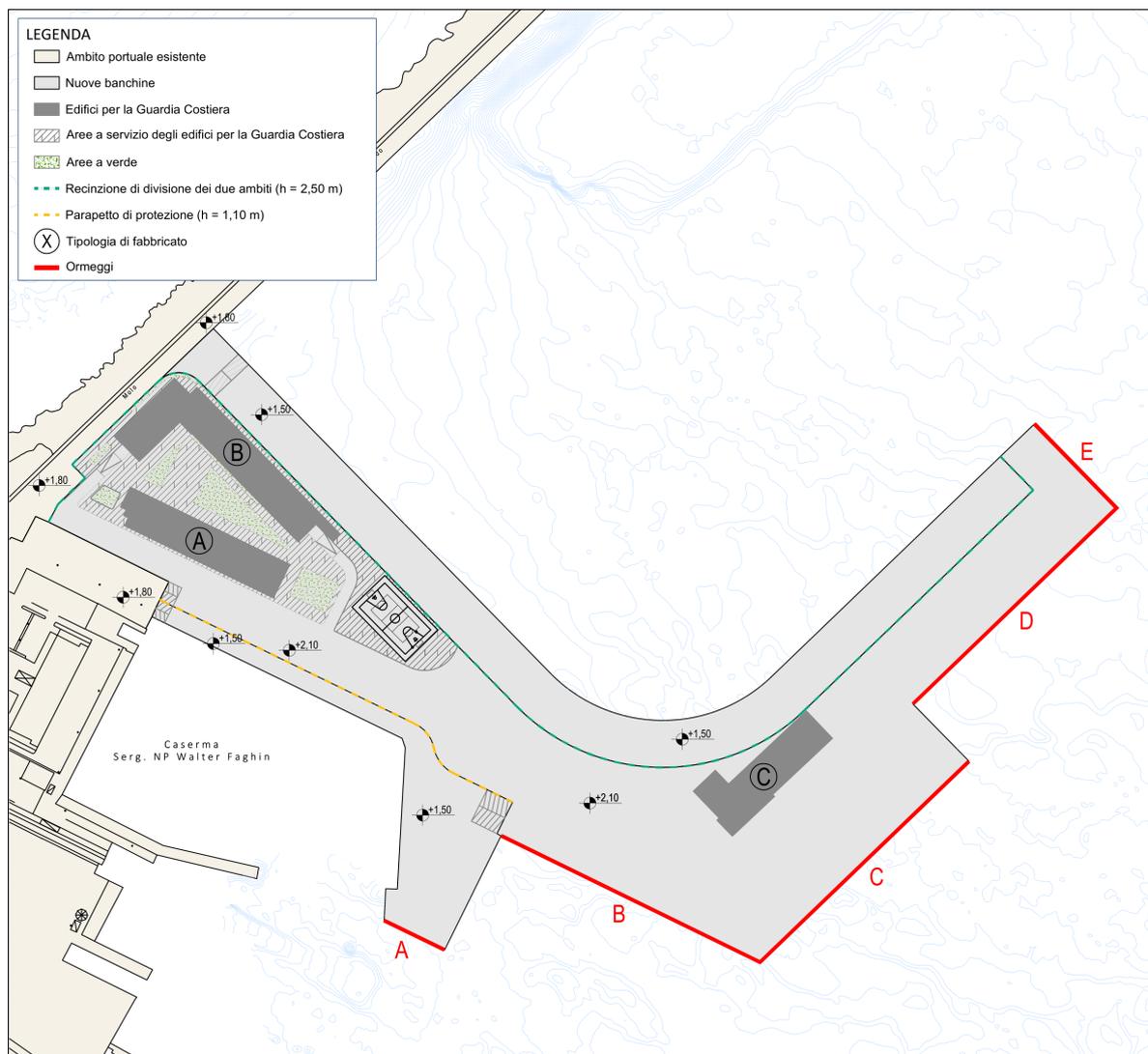


Figura 3: Planimetria dei lavori di potenziamento

Su espressa richiesta del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il progetto, oltre agli scavi per la formazione degli scanni di imbasamento delle banchine, prevede anche l'approfondimento dei fondali fino alla quota di -7,00 m rispetto al l.m.m. nell'area antistante i nuovi ormeggi B,C e D, necessari a garantire gli spazi per le manovre e l'ormeggio dei mezzi in sicurezza.

In Figura 4 si riporta la planimetria con l'indicazione delle aree di scavo per i cui dettagli si rinvia al paragrafo 4.3.

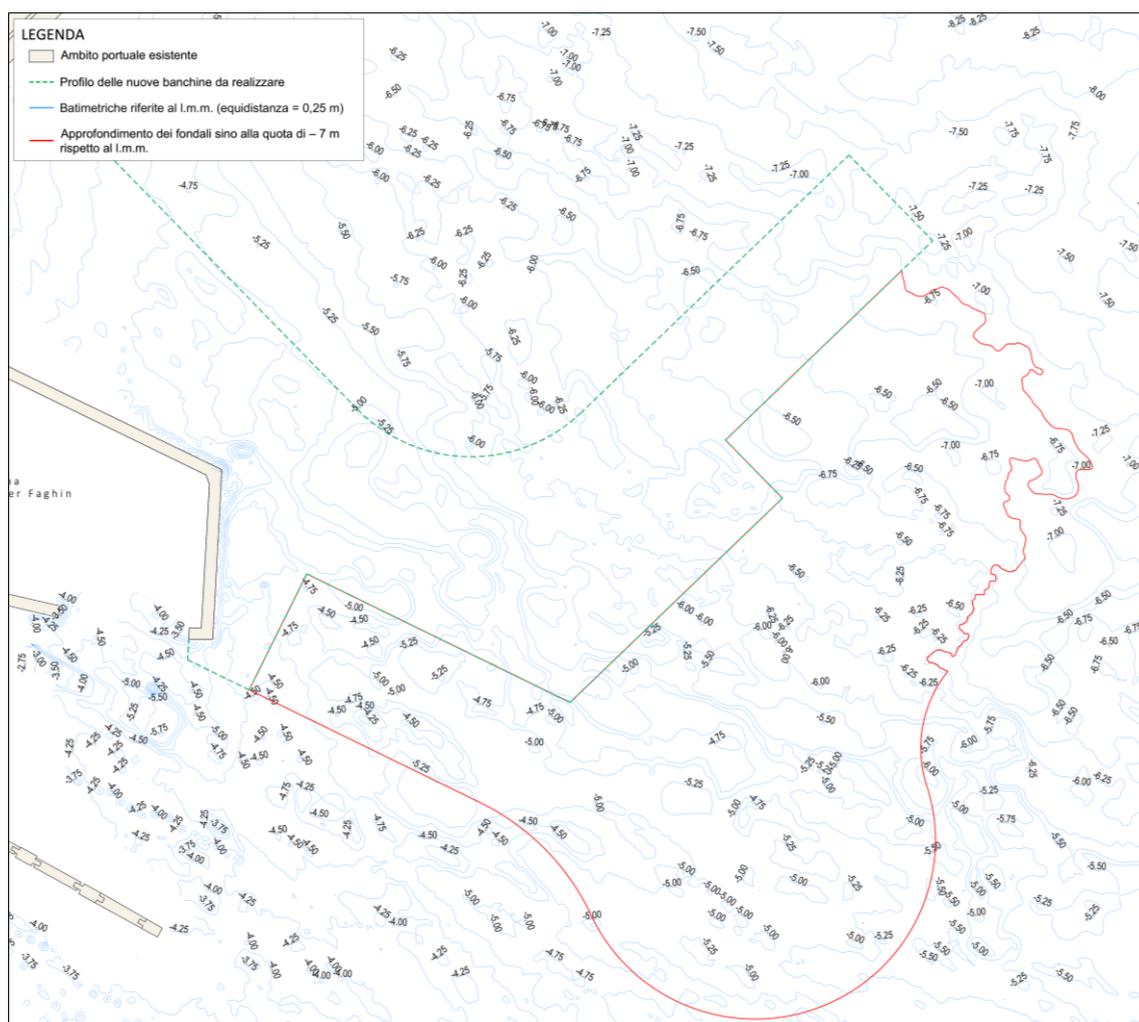


Figura 4: Planimetria con l'individuazione dell'area oggetto di approfondimento dei fondali

4.1. Caratteristiche generali di nuove banchine e piazzali

La base navale della Guardia Costiera oggi esistente, ed oggetto di ampliamento, ha un piazzale, destinato anche ad eliporto, aderente alla radice del molo San Cataldo, da cui si sviluppa un molo a due bracci di delimitazione dello specchio acqueo di propria competenza: la quota del detto piazzale è a m 1,80 l.m.m. mentre il molo è a quota 1,50 l.m.m.

Il nuovo piazzale a servizio della Guardia Costiera si sviluppa su una superficie complessiva di 33.328,65 mq con una linea banchinata di 551,70 m, di cui 443,50 m destinati a cinque accosti così suddivisi (Elaborato "POM_03 - Planimetria di progetto – nuove banchine" del PFTE):

- **A:** lunghezza di m 28,50
- **B:** lunghezza di m 122,00
- **C:** lunghezza di m 123,00
- **D:** lunghezza di m 120,00
- **E:** lunghezza di m 50,00

Per gli accosti B e D le banchine formano un angolo retto che consente l'apertura di un eventuale portellone di poppa (cfr. Figura 3).

Come dettagliato nell'Elaborato "POM_01 - Planimetria dello stato dei luoghi" del PFTE, attualmente nelle aree in cui è prevista la realizzazione delle nuove banchine la profondità dei fondali varia tra 4,5 m e 7,50 m rispetto al l.m.m. come di seguito riportato:

- **A: m 4,50 l.m.m.;**
- **B: m 4,50 l.m.m.;**
- **C: m 5,00 l.m.m.;**
- **D: m 6,50 l.m.m.;**
- **E: m 7,50 l.m.m.**

Quindi, per imbastire le opere come da progetto saranno eseguiti degli scavi come dettagliati nell'Elaborato "PST_03 - Planimetria degli scavi" del PFTE.

I piazzali e le banchine a cui accosteranno le nuove motonavi, avranno una quota di calpestio di 2,10 m rispetto al l.m.m. per gli ormeggi B, C, D ed E, mentre l'ormeggio A avrà una quota di 1,50 m sul l.m.m..

Saranno inoltre realizzate aree a quota di 1,5 m sul l.m.m. in continuità con l'esistente, e sarà preservato e mantenuto il tratto di molo San Cataldo esistente dotato di muro paraonde in pietra e piano di calpestio in elementi di pietra lavica con quota di 1,80 m sul l.m.m.

È prevista inoltre la realizzazione di una recinzione, di altezza pari a 2,50 m, lungo tutto il perimetro dei restanti fronti banchinati che consentirà di dividere l'area a servizio della Guardia Costiera dalla fascia di ampliamento larga 20 m (cfr. Figura 3).

Anche la fascia di ampliamento di 20 m avrà una quota di m 1,50 l.m.m. I salti di quota tra le nuove opere e quelle esistenti saranno superati con rampe, posizionate come indicato nell'elaborato grafico di progetto "POM_03 - Planimetria di progetto – nuove banchine" del PFTE.

Al fine di ottimizzare il successivo intervento di realizzazione degli edifici (non oggetto della presente progettazione) in corrispondenza dell'area su cui sorgeranno gli stessi, si è previsto di non completare il terrapieno fino alla quota di progetto di +2,10 m, creando delle aree vuote con differenti quote progettuali:

- in corrispondenza dell'area in cui sarà costruito il comando squadriglia e la foresteria, che prevede la realizzazione di un piano seminterrato, (fabbricati A e B, cfr. Figura 3) il riempimento del terrapieno raggiungerà la quota di +0,50 m;
- in corrispondenza del fabbricato contenente le aree tecniche di servizio (fabbricato C, cfr. Figura 3) sarà raggiunta la quota +1,60 m.

Nella seguente Figura 5 è mostrato il profilo delle banchine oggetto della presente progettazione.

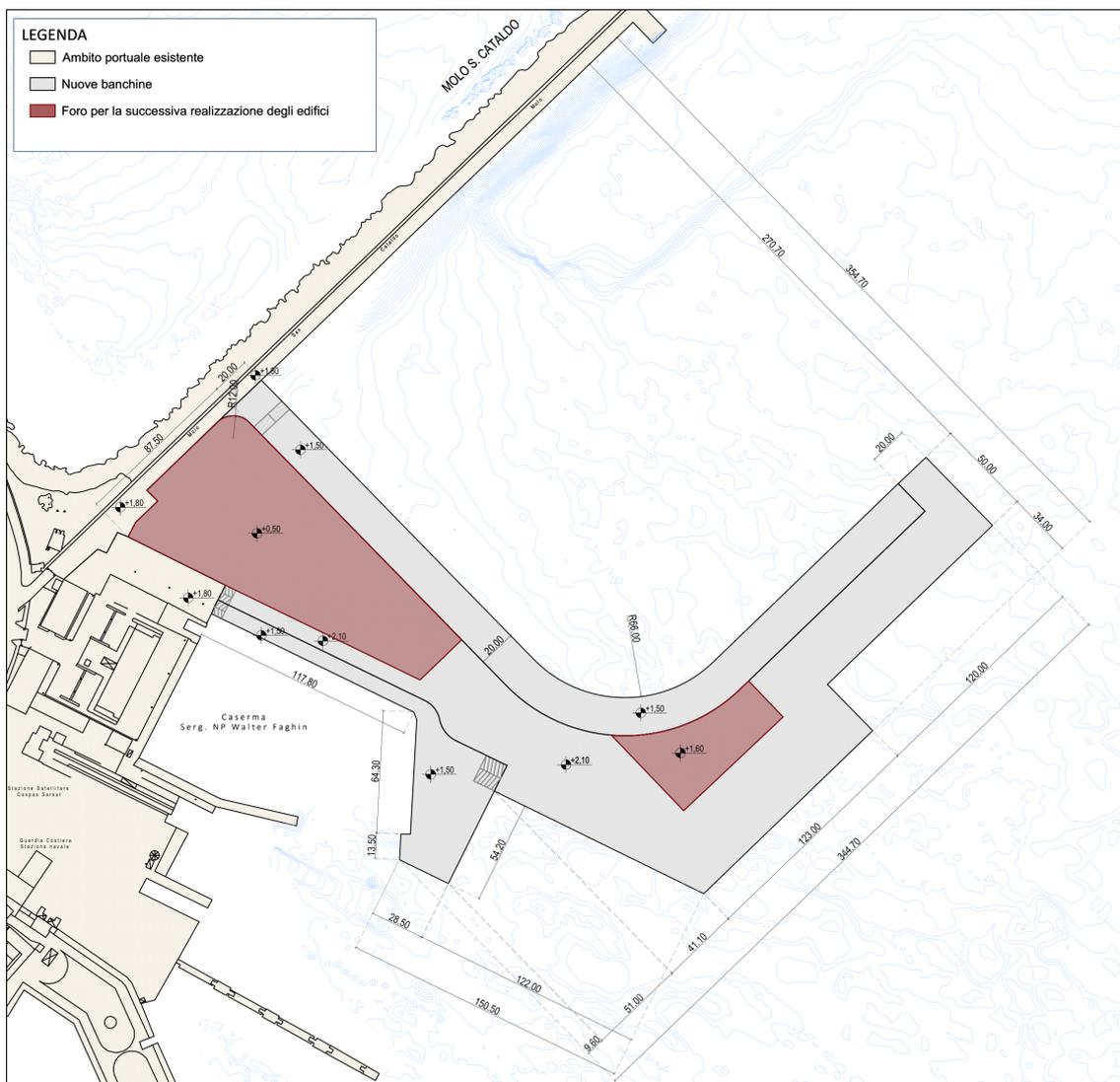


Figura 5: Opere da realizzare

Il piazzale sarà realizzato mediante il riempimento di un volume stimato in 221 887,60 mc, conterminato in parte dai cassoni cellulari di realizzazione del nuovo fronte banchinato, in parte dalle strutture preesistenti della darsena Guardia Costiera e della radice del molo S. Cataldo.

Per il riempimento sarà impiegato sia il materiale rinveniente dalle attività di escavo sia materiale approvvigionato da cava. Per i dettagli sul bilancio dell'impiego dei materiali si rinvia all'Elaborato "POM_07 - Relazione sulla gestione delle materie" del PFTE.

I piazzali saranno completati in parte con finitura bituminosa ed in parte con pavimentazione in calcestruzzo armato.

4.2. Strutture portanti della banchina

La struttura della banchina sarà realizzata con cassoni prefabbricati: saranno impiegati n. 5 differenti misure di cassoni, aventi tutti identica larghezza (pari a 6,10 m) tre diverse lunghezze (18,25, 14,68 e 11,11 m) e tre diverse altezze (6,70, 7,70 e 7,20 m), come meglio specificato nella seguente tabella riassuntiva.

TIPOLOGIA CASSONI CELLULARI				
Tipologia	n.	Lunghezza [m]	Larghezza [m]	Altezza [m]
T1A	17	18,25	6,10	6,70
T1B	21	18,25	6,10	7,70
T1C	8	18,25	6,10	8,20
T2B	5	14,68	6,10	7,70
T3B	3	11,11	6,10	7,70

Tabella 1: Tipologia e numero dei cassoni cellulari previsti in progetto

In Figura 6 e nell'Elaborato "PST_04 - Cassoni cellulari - sezioni e particolari costruttivi" del PFTE sono rappresentate le differenti tipologie di cassoni.

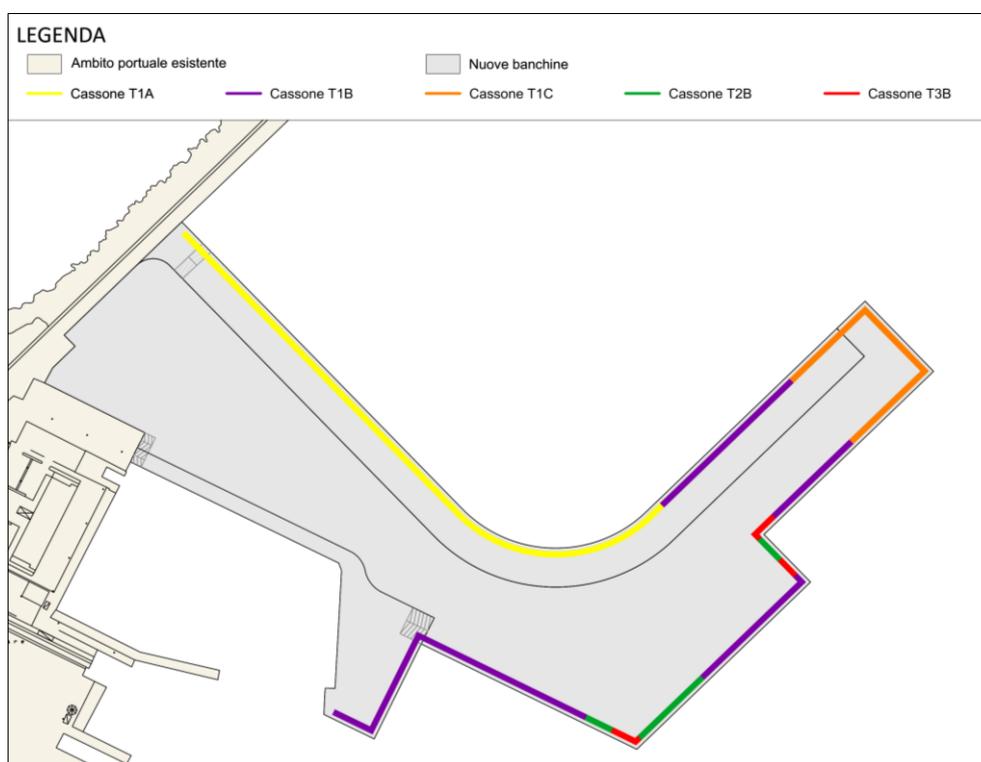


Figura 6: Schema delle tipologie di cassoni previste

I cassoni saranno poggiati sul fondale previa predisposizione dello stesso con lavori di escavo necessari a raggiungere le quote di appoggio di progetto (Elaborato "PST_03 - Planimetria degli scavi" del PFTE).

Nello specifico, come meglio dettagliato nell'Elaborato "PST_02 - Planimetria strutturale" del PFTE, i cassoni aventi altezza pari a 6,70 m (tipologia A) saranno poggiati ad una quota di -6,00 m l.m.m. su uno scanno di 1 m di altezza; quelli di altezza pari a 7,70 m (tipologia B) saranno poggiati ad una quota di -7,00 m l.m.m. su uno scanno di 0,5 m di altezza; infine, i cassoni di altezza pari a 8,20 m (tipologia C) saranno poggiati ad una quota di -7,50 m l.m.m. su uno scanno di 1 m di altezza.

La banchina a cassoni così dimensionata risulta ampiamente verificata sotto un **carico variabile sul piazzale di 2,0 t/mq** e sottoposta all'azione sismica prevista per il sito di costruzione, adottando in particolare una **vita nominale $V_n \geq 50$ anni e classe d'uso IV**.

4.3. Adeguamento dei fondali

Il piano regolatore portuale vigente, come da ultimo modificato con variante localizzata approvata con Delibera del Comitato di Gestione della AdSPMAM n. 4 del 27/04/2022, non prevede interventi di approfondimento dei fondali, se non quelli limitati alla formazione degli scanni di imbasamento delle banchine. Con nota n. 65216 del 12/12/2022, l'AdSPMAM ha sottoposto all'attenzione del Comando Generale gli elaborati tecnici riportanti la proposta progettuale del presente PFTE, al fine di ricevere conferma circa le caratteristiche dimensionali e prestazionali delle opere per il perfezionamento del progetto.

Il Comando Generale nel riscontrare la richiesta dell'AdSPMAM con nota CGCCP 23772 del 27/02/2023 ha comunicato informazioni aggiuntive, rispetto alle precedenti interlocuzioni, sui fabbisogni tecnico-logistici necessari a consentire l'ormeggio fino ad un massimo di n. 5 Unità navali contemporaneamente. In particolare ha chiarito che le recentissime M/N della flotta del Comando Generale (alcune delle quali ancora in corso di costruzione), che dovranno ormeggiare esclusivamente alle banchine del S. Cataldo, avranno dimensioni, in termini di lunghezza e pescaggio, che richiedono aree di manovra con fondali minimi di 7,00 m rispetto al l.m.m., attualmente non disponibili in tutta l'area di interesse dell'intervento.

Infatti, come rappresentato in Figura 7 e negli Elaborati "POM_01 - Planimetria dello stato dei luoghi" e "SIP_10 - Rilievo batimetrico" del PFTE, i fondali in quell'area, già fruita dalla Guardia Costiera con le motovedette attualmente in uso, variano tra 4,5 e 7,5 m.

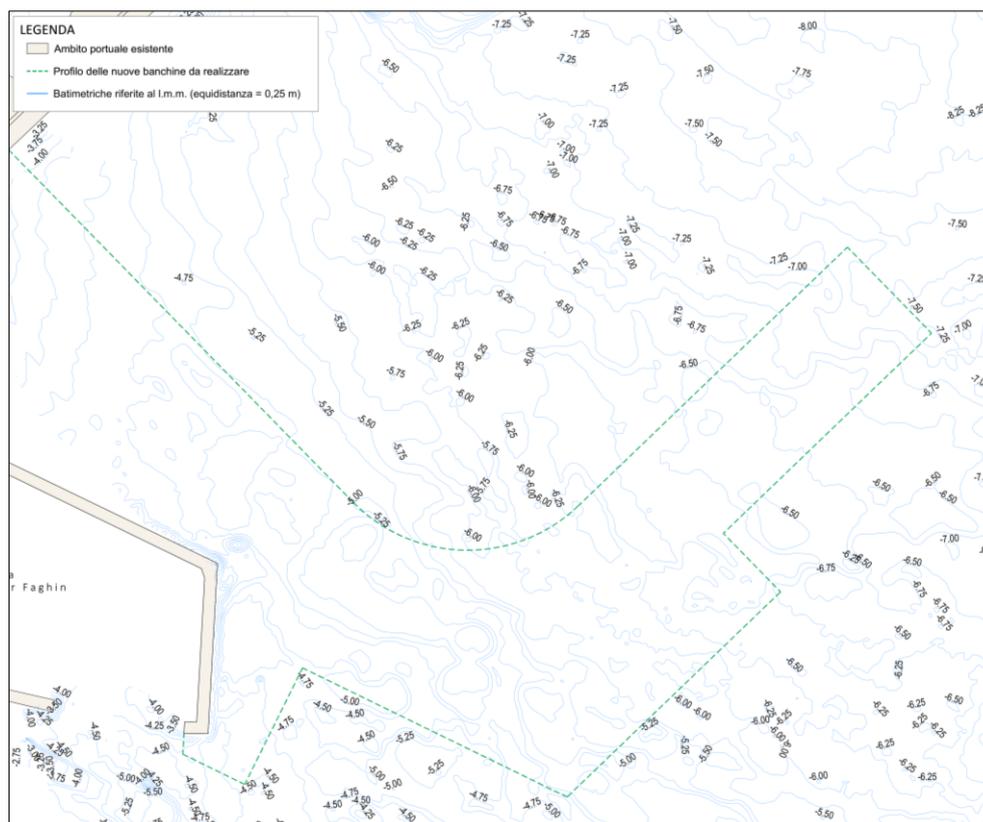


Figura 7: Rilievo batimetrico

Per tale motivo, oltre agli scavi, di profondità variabili da -7,00 m a -8,50 m rispetto al l.m.m., necessari per la formazione degli scanni di imbasamento delle banchine, il progetto prevede un intervento di

approfondimento dei fondali, fino alla quota di -7,00 m rispetto al l.m.m., in un'area che comprende gli ormeggi della Guardia Costiera che si estende all'area indicata dal Comando Generale come necessaria affinché le manovre di ormeggio e disormeggio avvengano con rapidità e in sicurezza in qualsivoglia condizione meteomarina.

In Figura 8 si riporta la planimetria delle aree di escavo.

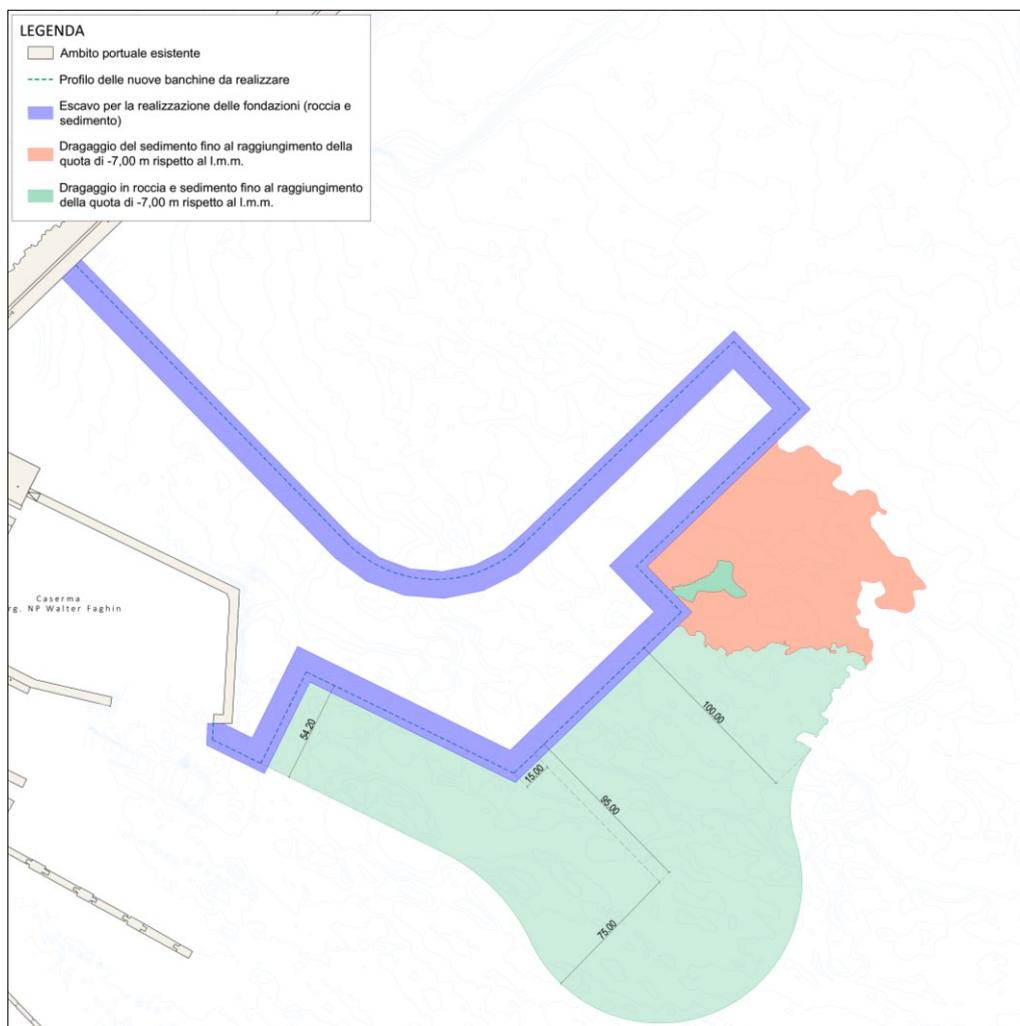


Figura 8: Planimetria del dragaggio (in blu è indicato l'escavo funzionale alla realizzazione delle fondazioni, in rosso il dragaggio del solo sedimento ed in verde il dragaggio in roccia)

L'intervento di approfondimento dei fondali sino alla quota di -7 m è una modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale di quell'area portuale.

È un intervento che ha come forzante il potenziamento di una infrastruttura destinata alla difesa nazionale, che già fruisce di quell'area, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza delle attività di controllo e sicurezza.

Per quanto sopra, ai sensi dell'art. 5 comma 5 della legge n. 84/1994, l'intervento di approfondimento dei fondali è configurabile come adeguamento tecnico-funzionale, per cui sarà sottoposto all'attenzione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai fini dell'acquisizione del parere di merito.

5. IL PPTR “PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE” DELLA REGIONE PUGLIA

La Regione Puglia con deliberazione n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23/03/2015, ha approvato il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), che si propone come piano territoriale della Regione Puglia ai sensi dell’art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009 n. 20 “Norme per la pianificazione paesaggistica”, successivamente aggiornato e rettificato. L’ultimo aggiornamento degli elaborati è stato approvato con Delibera di aggiornamento n. 650 del 11/05/2022, pubblicata sul BURP n. 74 del 04/07/2022.

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti:

- L’Atlante del Patrimonio: costituisce la struttura organizzativa del quadro conoscitivo, articolando il territorio in n.11 ambiti paesaggistici;
- Lo Scenario Strategico: assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione, al fine di uno sviluppo locale socioeconomico sostenibile;
- Le Norme Tecniche di Attuazione: un elenco di indirizzi, direttive e prescrizioni che hanno effetto sull’uso delle risorse ambientali, insediative e storicoculturali che costituiscono il paesaggio.

L’Atlante del Patrimonio: il piano produce conoscenza condivisa

La prima parte del PPTR descrive l’identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche. Nell’Atlante del Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico è descritta l’identità dei paesaggi pugliesi, le cui condizioni di riproduzione sono descritte dalle Regole Statutarie, che si propongono come punto di partenza, socialmente condiviso, che dovrà accumunare tutti gli strumenti pubblici di gestione e di progetto delle trasformazioni del territorio regionale.

Lo Scenario Strategico: il piano disegna un’idea di futuro sostenibile

La seconda parte del PPTR consiste nello Scenario Paesaggistico che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia.

Lo scenario contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili; questi disegni non descrivono direttamente delle norme, ma servono come riferimento strategico per avviare processi di consultazione pubblica, azioni, progetti e politiche, indirizzati alla realizzazione del futuro che descrivono.

Inoltre, lo scenario contiene Linee Guida che sono documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti. Le linee guida descrivono i modi corretti per guidare le attività di trasformazione del territorio che hanno importanti ricadute sul paesaggio: l’organizzazione delle attività agricole, la gestione delle risorse naturali, la progettazione sostenibile delle aree produttive, e così via.

Lo scenario contiene, infine, una raccolta di *Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio* definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali. I progetti riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori e sono proposti come buoni esempi di azioni coerenti con gli obiettivi del piano.

Lo scenario, che si situa in una fase intermedia fra l’Atlante del Patrimonio e l’apparato regolativo (NTA), non ha valore normativo, ma indica, con diversi strumenti di rappresentazione e documenti, le grandi strategie del piano, che saranno da guida ai progetti sperimentali, agli obiettivi di qualità paesaggistica, alle norme tecniche. Esso assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione



per contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire le precondizioni di un diverso sviluppo socioeconomico.

Lo scenario si compone dei seguenti documenti:

1. obiettivi generali del PPTR a livello regionale che dovrebbero essere sostanziati da strategie, azioni, politiche:
 - attivare la produzione sociale del paesaggio;
 - realizzare l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
 - sviluppare la qualità ambientale del territorio;
 - valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
 - valorizzare i paesaggi rurali storici: economie e paesaggi;
 - valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
 - riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
 - valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
 - valorizzare la fruizione lenta dei paesaggi;
 - riqualificare e valorizzare i paesaggi costieri della Puglia;
 - definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
 - definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nell'insediamento, riqualificazione e riuso delle attività produttive e delle infrastrutture;
 - definire standard di qualità edilizia, urbana e territoriale per gli insediamenti residenziali urbani e rurali.
2. un progetto di territorio conseguente, comunicato attraverso un visioning disegnato che evidenzia i caratteri del paesaggio al futuro;
3. i progetti integrati sperimentali, in parte già avviati durante la stesura del piano, da svilupparsi come progetti attuativi nella fase successiva di gestione;
4. le linee guida per una serie di tematiche rilevanti;
5. la specificazione degli obiettivi di qualità paesaggistica a livello degli ambiti.

Le Norme Tecniche di Attuazione: il piano definisce le regole per la riproduzione del paesaggio

La terza parte del piano è costituita dalle Norme Tecniche di Attuazione, che sono un elenco di indirizzi, direttive e prescrizioni sull'uso delle risorse ambientali, insediative e storico-culturali che costituiscono il paesaggio. I destinatari delle norme sono in parte le istituzioni, che costruiscono strumenti di pianificazione e di gestione del territorio e delle sue risorse (i piani provinciali e comunali, i piani di sviluppo rurale, i piani delle infrastrutture, e così via) che devono essere coerenti agli obiettivi di qualità paesaggistica previsti dagli indirizzi e dalle direttive stabiliti dal piano per le diverse parti di territorio pugliese, in parte i cittadini stessi, che possono intervenire sulla trasformazione dei beni e delle aree riconosciuti come meritevoli di una particolare attenzione di tutela, secondo le prescrizioni previste dal piano.

5.1. Il criterio utilizzato per la perimetrazione degli ambiti paesaggistici e delle figure territoriali

I paesaggi, individuati grazie al lavoro di analisi e sintesi interpretativa, sono distinguibili in base a caratteristiche e dominanti più o meno nette, a volte difficilmente perimetrabili.

Tra i vari fattori considerati, la morfologia del territorio, associata alla litologia, è la caratteristica che di solito meglio descrive, su scala regionale, l'assetto generale dei paesaggi, i cui limiti ricalcano, in modo significativo, le principali strutture morfologiche desumibili dal DTM.

Nel caso della Puglia però, a causa della sua relativa uniformità orografica, questo è risultato vero soltanto per alcuni ambiti (l'altopiano del Gargano, gli altipiani e ripiani delle Murge e della Terra di Bari, la corona del Subappennino). Nell'individuazione degli altri ambiti, a causa della prevalenza di altitudini molto modeste, del predominio di forme appiattite o lievemente ondulate e della scarsità di vere e proprie valli, sono risultati determinanti altri fattori di tipo antropico (reti di città, trame agrarie, insediamenti rurali, ecc...) o addirittura amministrativo (confini comunali, provinciali) ed è stato necessario seguire delimitazioni meno evidenti e significative.

In generale, comunque, nella delimitazione degli ambiti si è cercato di seguire sempre segni certi di tipo orografico, idrogeomorfologico, antropico o amministrativo.

L'operazione è stata eseguita attribuendo un criterio di priorità alle dominanti fisico-ambientali (ad esempio orli morfologici, elementi idrologici quali lame e fiumi, limiti di bosco), seguite dalle dominanti storico-antropiche (limiti di usi del suolo, viabilità principale e secondaria) e, quando i caratteri fisiografici non sembravano sufficienti a delimitare parti di paesaggio riconoscibili, si è cercato, a meno di forti difformità con la visione paesaggistica, di seguire confini amministrativi e altre perimetrazioni (confini comunali e provinciali, delimitazioni catastali, perimetrazioni riguardanti Parchi, Riserve e Siti di interesse naturalistico nazionale e regionale).

L'analisi che ha guidato il lavoro di differenziazione delle regioni geografiche storiche pugliesi, ha adottato due livelli di articolazione: un *primo livello* di carattere soprattutto socio-economico che distingue la Puglia "classica", caratterizzata storicamente da grandi eventi e dominanze esogeni, da un *secondo livello* di contesti regionali con una maggiore presenza storica di fattori socioeconomici locali, che articola la Puglia definita "classica", o grande Puglia, in quadri territoriali minori.

Sia la definizione delle invarianti regionali che di quelle dei singoli ambiti ha tenuto conto di queste macroarticolazioni e differenziazioni socioeconomiche e territoriali. Da questo intreccio di caratteri fisico-morfologici, socioeconomici e culturali si è pervenuti ad una correlazione coerente fra *regioni storiche* (non precisate nei loro confini, ma nei loro caratteri socioeconomici e funzionali), *ambiti di paesaggio* e *figure territoriali* (individuate ai fini del piano in modo geograficamente definito) che è sintetizzata nella seguente tabella.



REGIONI GEOGRAFICHE STORICHE	AMBITI DI PAESAGGIO	FIGURE TERRITORIALI E PAESAGGISTICHE (UNITÀ MINIME DI PAESAGGIO)
Gargano (1° livello)	1. Gargano	1.1 Sistema ad anfiteatro dei laghi di Lesina e Varano
		1.2 L'Altopiano carsico
		1.3 La costa alta del Gargano
		1.4 La Foresta umbra
		1.5 L'Altopiano di Manfredonia
Subappennino (1° livello)	2. Sub Appennino Dauno	2.1 La bassa valle del Fortore e il sistema dunale
		2.2 La Media valle del Fortore e la diga di Occhito
		2.3 Il Subappennino settentrionale
		2.4 Il Subappennino meridionale
Puglia grande (Tavoliere 2° liv.)	3. Tavoliere	3.1 La piana foggiana della riforma
		3.2 Il mosaico di San Severo
		3.3 Il mosaico di Cerignola
		3.4 Le saline di Margherita di Savoia
		3.5 Lucera e le serre dei Monti Dauni
		3.6 Le Marane di Ascoli Satriano
Puglia grande (Ofanto 2° liv.)	4. Ofanto	4.1 La bassa Valle dell'Ofanto
		4.2 La media Valle dell'Ofanto
		4.3 La valle del torrente Locone
Puglia grande (Costa olivicola 2° liv. – Conca di Bari 2° liv.)	5. Puglia centrale	5.1 La piana olivicola del nord barese
		5.2 La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame
		5.3 Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto
Puglia grande (Murgia alta 2° liv.)	6. Alta Murgia	6.1 L'Altopiano murgiano
		6.2 La Fossa Bradanica
		6.3 La sella di Gioia
Valle d'Itria (1° livello)	7. Murgia dei trulli	7.1 La Valle d'Itria
		7.2 La piana degli uliveti secolari
		7.3 I boschi di fragno della Murgia bassa
Puglia grande (Arco Jonico 2° liv.)	8. Arco Jonico tarantino	8.1 L'anfiteatro e la piana tarantina
		8.2 Il paesaggio delle gravine ioniche
Puglia grande (La piana brindisina 2° liv.)	9. La campagna brindisina	9.1 La campagna brindisina
Puglia grande (Piana di Lecce 2° liv)	10. Tavoliere salentino	10.1 La campagna leccese del ristretto e il sistema di ville suburbane
		10.2 La terra dell'Arneo
		10.3 Il paesaggio costiero profondo da S. Cataldo agli Alimini
		10.4 La campagna a mosaico del Salento centrale
		10.5 Le Murge tarantine
Salento meridionale (1° livello)	11. Salento delle Serre	11.1 Le serre ioniche
		11.2 Le serre orientali
		11.4 Il Bosco del Belvedere

Il comune di Bari ricade totalmente nell'ambito paesaggistico della "Puglia Centrale", nella figura territoriale "La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame".



5.2. Descrizione dell'Ambito Paesaggistico 5/Puglia Centrale

L'ambito della Puglia Centrale è caratterizzato dalla prevalenza di una matrice olivetata che si spinge fino ai piedi dell'altopiano murgiano. La delimitazione dell'ambito si è attestata principalmente lungo gli elementi morfologici costituiti dalla linea di costa e dal gradino murgiano nord-orientale, individuabile nella fascia altimetrica, compresa tra i 350 e i 375 metri slm, in cui si ha un infittimento delle curve di livello e un aumento delle pendenze. Questa fascia rappresenta la linea di demarcazione tra il paesaggio della Puglia centrale e quello dell'Alta Murgia, sia da un punto di vista dell'uso del suolo (tra la matrice olivetata e il fronte di boschi e pascoli che anticipa l'altopiano murgiano), sia della struttura insediativa (tra il sistema dei centri corrispondenti della costa barese e il vuoto insediativo delle Murge). A sud e ad ovest, a causa della mancanza di delimitazioni morfologiche evidenti, sono stati considerati prevalentemente i confini comunali. Il perimetro che delimita l'ambito segue, a Nord-Ovest, i confini dei comuni della Valle dell'Ofanto (Canosa e parte del Comune di Barletta), a Sud-Ovest, la viabilità interpoderale che delimita i boschi e i pascoli del costone murgiano orientale, a Sud e Sud-Est, i confini del Comune di Gioia del Colle e quelli della Valle d'Itria, a Nord-Est la linea di costa fino alla foce dell'Ofanto.

L'ambito comprende i territori della bassa Murgia che si estendono dalla costa adriatica fino al gradone pedemurgiano. Il passaggio tra alta e bassa Murgia non è definito tanto da un cambiamento della struttura geologica, quanto dalle differenti altimetrie e dagli usi del suolo: da un lato le brulle distese rocciose a pascolo solcate dalle forme di erosione carsica, dall'altra i terreni dissodati e intensamente coltivati ad oliveto che degradano in modo uniforme verso il mare attraverso una serie di terrazzi con scarpate più o meno evidenti.

Questa sequenza di terrazzi che disegna l'altopiano carsico della Puglia centrale è solcata da un sistema di lame che hanno origine sull'altopiano murgiano e sfociano in mare. Esse formano una struttura a pettine perpendicolare alla costa, ad eccezione della conca di Bari dove convogliano sul fulcro urbano con una disposizione a ventaglio. Le lame, data l'alta permeabilità del substrato carbonatico, sono caratterizzate da corsi d'acqua dal regime episodico: solo in caso di eventi pluviometrici rilevanti si originano deflussi superficiali. Le lame costituiscono un sistema di fondamentale importanza non solo per la conservazione dell'equilibrio idrogeologico, ma anche per la tutela della biodiversità che in tali habitat è particolarmente elevata. Inoltre esse hanno costituito storicamente una importante struttura di relazione non solo ambientale ma anche antropica tra costa ed entroterra, favorendo la costruzione di un sistema integrato tra città portuali e centri agricoli interni che costituisce il carattere distintivo dell'ambito.

Fin dal tardo medioevo la coltivazione dell'olivo costituisce la principale risorsa economica della campagna barese ed ha portato alla costruzione di un paesaggio rurale specifico che, oltre agli oliveti, comprende una fitta rete di opifici per la trasformazione e conservazione dell'olio, come i diffusi frantoi (trappeti) o le piscine presenti nei fabbricati fin dentro la cerchia muraria dei centri costieri. La produzione olivicola nel nord del barese è oggi tendenzialmente di tipo monocolturale e intensiva, mentre nella fascia pedemurgiana gli oliveti si alternano ad aree boscate garantendo una migliore qualità ambientale. La coltivazione dell'uva da tavola a tendone è diffusa a sud di Bari mentre nella fascia costiera permangono le coltivazioni orticole irrigue, anche se oggi risultano aggredite dall'espansione edilizia che tende a saldare i centri costieri. Quest'ambito è caratterizzato da una costa bassa e asciutta con formazioni arenaceo-sabbiose.

L'esile cordone costiero fra mare e tavolato calcareo, riccamente connotato dai recapiti delle lame, da darsene e promontori naturali, è stato sin dall'età preistorica intensamente antropizzato, divenendo un

potente avamposto verso l'Adriatico. I centri costieri e subcostieri sono infatti strategicamente collocati in prossimità delle formazioni arenacee-sabbiose, dove è più facile captare le acque sotterranee e superficiali, e il terreno è più adatto alla coltivazione. Essi formano un singolare sistema policentrico binario, unico nel Mediterraneo, che si sviluppa a nord di Bari e si prolunga sino a Monopoli sulla costa, e a Putignano nell'interno. Tale sistema ha organizzato storicamente da un lato il rapporto tra aree produttive agricole della Puglia centrale e circuiti commerciali esterni dall'altro, attraverso le città della seconda fascia, costituisce un raccordo importante con i flussi di uomini e merci dell'alta Murgia. Le infrastrutture sviluppatesi a partire dalla prima metà dell'Ottocento, che collegano i centri secondo direttrici parallele alla linea di costa (dalla Ferdinanda alla Consolare, oltre alla ferrovia) hanno contribuito a sostenere lo sviluppo delle aree agricole interne favorendone le relazioni con mercati sovra locali.

In questo sistema prettamente agricolo gli elementi di naturalità sono rappresentati quasi esclusivamente dai corsi delle lame e dalla vegetazione associata e da lembi boscati sparsi che coprono una superficie di 1404 ha, appena lo 0,7% dell'intero ambito. Limitate superfici di pascoli si ritrovano soprattutto nella fascia di transizione verso l'Ambito Alta Murgia con una superficie di 1189 ha, lo 0,6% della superficie dell'Ambito.

Rilevante valore ai fini della conservazione della biodiversità è l'esteso sistema di muretti a secco che solca interamente l'ambito. Spesso lungo i muretti è insediata vegetazione naturale sotto forma di macchia arbustiva. Tale rete di muretti a secco, oltre che rappresentare un elevato valore paesaggistico, rappresenta anche un importante infrastruttura della rete ecologica utile allo spostamento delle specie.

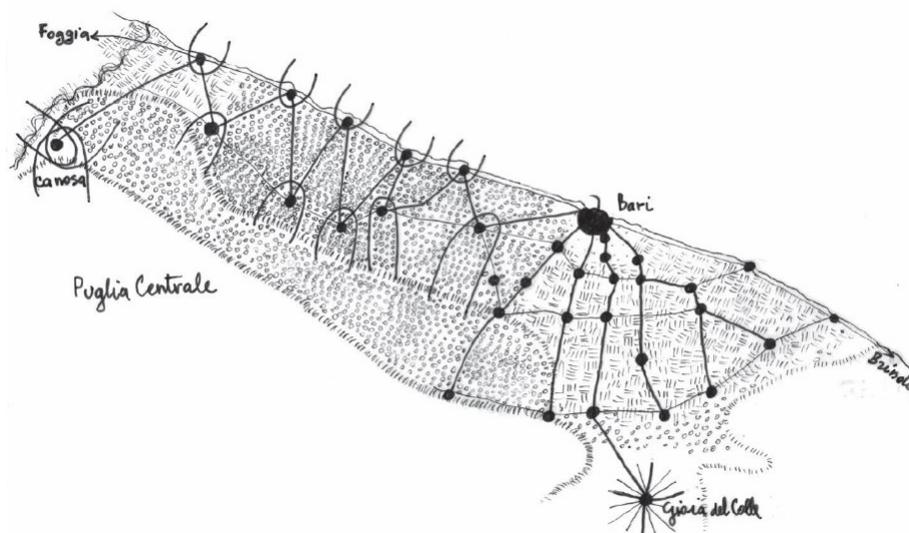


Figura 11: Schema strutturale dell'ambito

L'ambito Paesaggistico 5/Puglia Centrale è articolato in 3 distinte figure territoriali:

- 5.1 La piana olivicola del nord barese;
- 5.2 La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame;
- 5.3 Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto.

Il territorio comunale di Bari ricade nella figura territoriale 5.2/La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame.

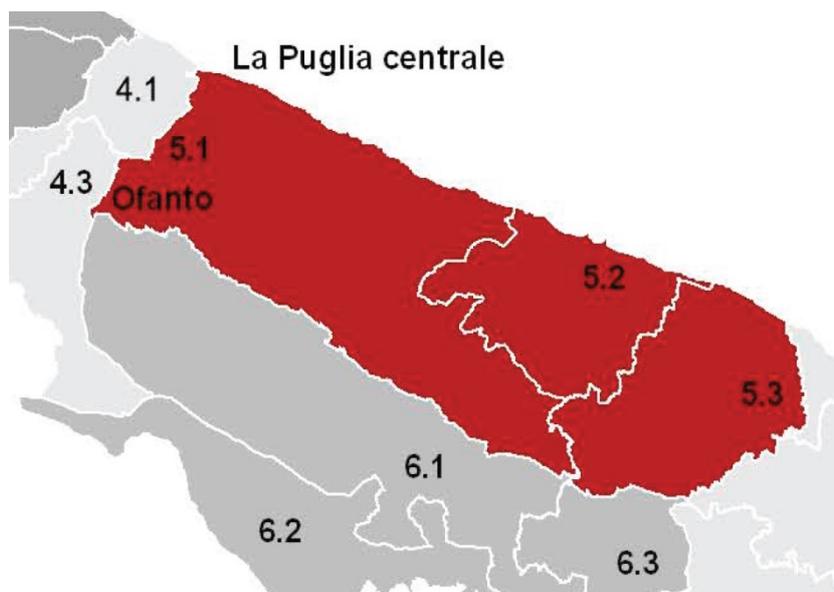


Figura 12: Figure territoriali dell'ambito Paesaggistico 5/Puglia Centrale

5.2.1 Descrizione strutturale Figura Territoriale 5.2/La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame

La figura territoriale corrisponde in parte al morfotipo territoriale n°11 (Il sistema radiale della conca barese e le penetranti verso l'Alta Murgia), ed è caratterizzata fortemente dal ruolo della città di Bari, collocata sul mare al centro di una conca: è un sistema insediativo di lunga durata, caratterizzato da una struttura radiale.

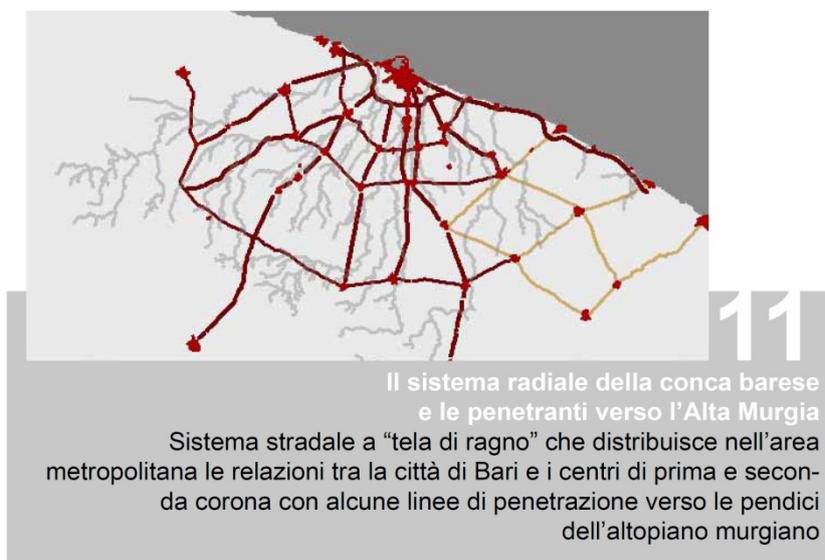


Figura 13: Abaco/morfologie territoriali (stralcio elaborato 3.2 del PPTR: Descrizioni strutturali di sintesi)

Sull'antico sistema insediativo che articolava la costa adriatica, composto da una teoria di città-porto di una dimensione ragguardevole e con scarsa gerarchia, si è innestato il fenomeno della crescita della città capoluogo. Oggi l'area metropolitana si sviluppa lungo questa struttura radiale che organizza le relazioni tra il centro più importante e le città disposte a prima e a seconda corona, con alcune pendici di penetrazione che si sviluppano verso l'altopiano murgiano.



Figura 14: Stralcio elaborato 3.2.4.3a del PPTR: La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: la puglia romana (IV-VII SEC. D.C.)



Figura 15: Stralcio elaborato 3.2.4.10 del PPTR: La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: sintesi delle matrici e permanenze

Questa figura territoriale è strutturata sulla successione delle gradonate dei terrazzamenti marini alle quale si sovrappone la struttura radiale del sistema delle lame, che ordina, limita e separa il sistema insediativo. Questo sistema di lame riveste un'importanza strutturale anche dal punto di vista ecologico, con gli alvei caratterizzati dalla presenza di vegetazione spontanea, in un contesto da sempre intensamente coltivato.

La bonifica di ampie superfici sulla costa ha permesso in passato l'espansione urbana e l'incremento delle superfici agricole coltivate, cancellando pressoché totalmente i caratteri naturalistici.

Tutti i corsi d'acqua che confluiscono a raggiera verso la costa hanno origine sulle alture dell'altopiano murgiano e entro la conca di Bari formano una superficie a ventaglio in corrispondenza dell'abitato. Questa rete, osservandola da nord verso sud, costituita dalla Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

Il modello insediativo presenta i centri disposti a corona e distribuiti in base alle precise traiettorie corrispondenti ai percorsi delle lame. In particolare si distingue una prima corona di insediamenti che si sono sviluppati a partire dagli antichi casali intorno a Bari ed una seconda corona costituita da borghi a vocazione rurale capisaldi dell'entroterra olivato dell'entroterra barese. Un fitto sistema insediativo minore composto

da masserie si colloca lungo le lame con una disposizione funzionale al completo presidio territoriale, dal mare fino ai territori più interni. Una diffusa presenza di ville suburbane si ritrova intorno alla città di Bari sia in direzione sud verso Torre a Mare, sia a nord verso il centro di Santo Spirito.

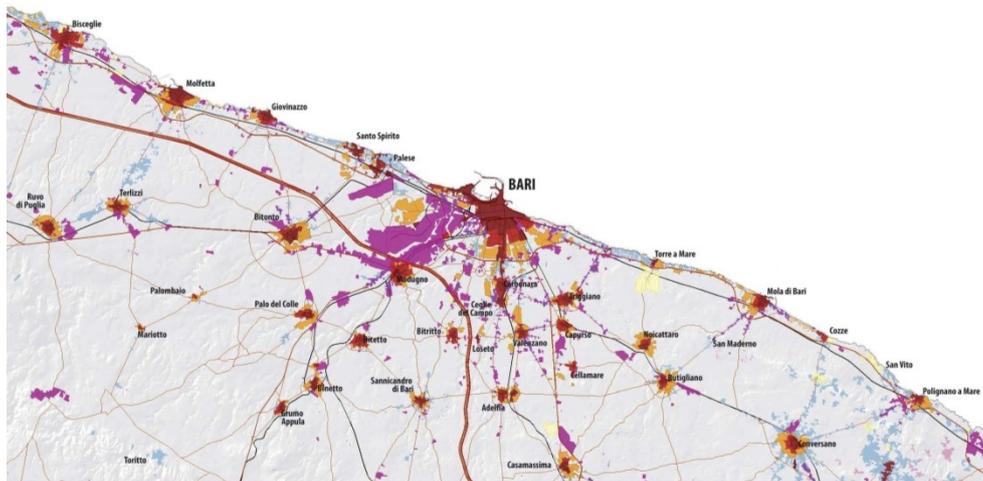


Figura 16: Stralcio elaborato 3.2.8 del PPTR: Le morfologie urbane

L'oliveto coltivato in modo intensivo occupa i terreni agricoli più esterni della corona mentre, avvicinandosi all'area urbana il paesaggio rurale assume le caratteristiche del mosaico agrario periurbano e penetra nella città lungo le lame. A sud di Bari l'oliveto lascia il posto alla coltivazione a tendone dell'uva da tavola.

5.2.2 Trasformazioni in atto e vulnerabilità della figura territoriale

Le trasformazioni in atto riguardano l'alterazione e la compromissione dei profili morfologici dei terrazzi marini, attraverso la coltivazione di cave e la costruzione di impianti tecnologici.

L'occupazione antropica e i frequenti interventi di regimazione dei flussi torrentizi (costruzione di dighe, infrastrutture, artificializzazione di alcuni tratti) hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche delle lame, e hanno spesso compromesso il pregio paesaggistico e la riconoscibilità della figura territoriale. Sulla costa si assiste ad una forte artificializzazione (moli, porti turistici, strutture per la balneazione, ecc...), e ad una spinta urbanizzazione dei litorali che ha concorso a aggravare i fenomeni di erosione costiera.

Per quanto riguarda il mosaico agrario, si assiste ad una eccessiva semplificazione, specie dei mosaici periurbani a vantaggio dell'espansione urbana di Bari e dei centri della prima corona. Il paesaggio rurale presenta un alto grado di alterazione dei suoi connotati tradizionali per l'uso di tecniche intensive di coltivazione dell'uva dal tavolo, quali il tendone coperto con film di plastica. Fenomeni di abbandono si possono trovare nella fascia pedemurgiana, dove le componenti seminaturali caratterizzano i mosaici agricoli.

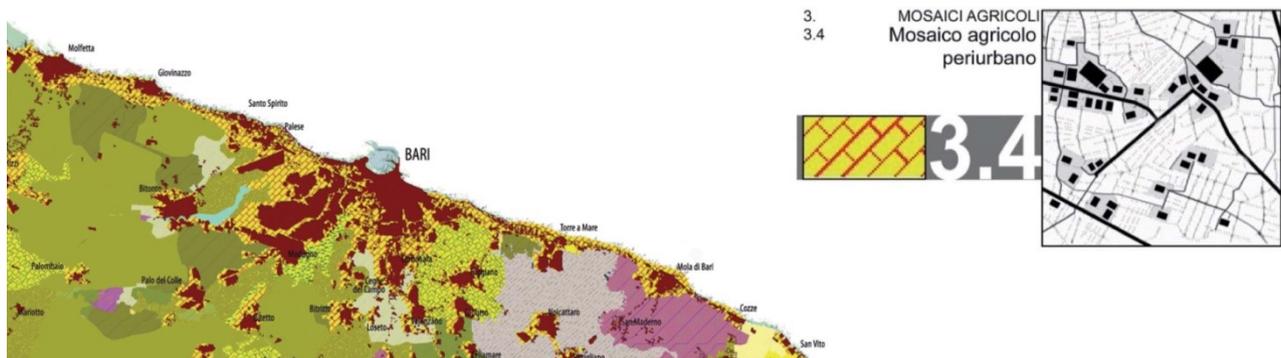


Figura 17: Stralcio elaborato 3.2.7 del PPTR: Le morfologie rurali

La leggibilità della struttura radiale del sistema insediativo è fortemente compromessa dalla tangenziale di Bari e dalle piattaforme produttive e commerciali sviluppatesi lungo i tracciati infrastrutturali radiali: questi elementi interrompono il sistema di strade che si sviluppano a ventaglio verso i centri di prima e seconda corona. Le espansioni residenziali e la costruzione di piattaforme produttive e commerciali sono state localizzate lungo le principali direttrici storiche.

Si assiste ad una alterazione dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali delle masserie storiche, con dinamiche di parcellizzazione del fondo, aggiunta di corpi edilizi incongrui, emolizioni. Si assiste anche ad un abbandono e progressivo deterioramento dell'edilizia rurale storica e degli spazi di pertinenza, spesso inglobati e isolati all'interno dell'espansione urbana di Bari.



Figura 18: Stralcio elaborato 3.2.12.1 del PPTR: La struttura percettiva

Recente è la proposta di insediamento di numerosi impianti energetici, eolici e fotovoltaici, nell'ambito-figura.

5.2.3 Sintesi delle Invarianti Strutturali della Figura Territoriale

Invarianti Strutturali (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale)	Stato di conservazione e criticità (fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale)	Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali
		La riproducibilità dell'invariante è garantita:
Il sistema dei principali lineamenti morfologici delle Murge Basse costituito dai terrazzi calcarenitici degradanti verso il mare e raccordati da scarpate più o meno evidenti, con andamento parallelo alla linea di costa. Questi elementi rappresentano i principali riferimenti visivi della figura e i luoghi privilegiati da cui è possibile percepire il paesaggio circostante.	<ul style="list-style-type: none"> – Alterazione e compromissione dei profili morfologici dei terrazzi marini con trasformazioni territoriali quali: cave, impianti tecnologici ed energetici. 	Dalla salvaguardia dell'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini.
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.	<ul style="list-style-type: none"> – Occupazione antropica delle lame; – Interventi di regimazione dei flussi torrentizi come: infrastrutture o l'artificializzazione di alcuni tratti che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche dei solchi, nonché l'aspetto paesaggistico; – Realizzazione di cave. 	Dalla salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso.
La morfologia costiera è bassa, prevalentemente rocciosa e frastagliata, con piccole insenature variamente profonde che proteggono spiagge sabbiose.	<ul style="list-style-type: none"> – Erosione costiera; – Artificializzazione della costa (moli, porti turistici, strutture per la balneazione, ecc...); – Urbanizzazione dei litorali. 	Dalla rigenerazione del morfotipo costiero roccioso: <ul style="list-style-type: none"> – riducendo la pressione insediativa della fascia costiera; – riducendo e mitigando l'armatura e artificializzazione della costa.
Il sistema agro-ambientale è costituito prevalentemente dai mosaici agrari periurbani che si sviluppano tra l'espansione urbana della periferia barese come una serie di penetranti strutturate lungo le lame principali. Allontanandosi dal capoluogo verso l'entroterra si trova la monocoltura dell'olivo e, più a sud, quello della vite da tavola a tendone.	<ul style="list-style-type: none"> – Semplificazione e progressiva scomparsa dei mosaici agricoli periurbani a vantaggio dell'espansione urbana di Bari e dei centri della prima corona; – La coltivazione dell'uva da tavola si declina nella forma aggressiva e paesaggisticamente dequalificante del tendone che assume un forte impatto ambientale e paesaggistico-visivo; – Realizzazione di impianti energetici. 	Dalla salvaguardia dell'integrità dei mosaici periurbani di Bari e dei cunei agricoli previsti dal Piano Quadroni per la loro funzione di corridoi ecologici e per il loro valore di presidio rurale all'interno di un ambiente artificializzato e dalla bassa qualità urbana.
Il sistema insediativo ha come fulcro la città di Bari, che assume il ruolo di cerniera tra le strutture insediative delle figure contermini. Su di essa si struttura una raggiera di strade di impianto storico che la collegano ai centri dell'entroterra disposti a corona. In particolare si distingue una prima corona di piccoli insediamenti sorti in corrispondenza degli antichi casali e una seconda corona di centri più grandi a vocazione agricola.	<ul style="list-style-type: none"> – Espansioni residenziali e costruzione di piattaforme produttive e commerciali che si sviluppano lungo le principali direttrici storiche; – La tangenziale e le piattaforme produttive e commerciali sviluppatasi lungo il suo tracciato interrompono il sistema di strade che si sviluppano a ventaglio verso i centri di prima e seconda corona. 	Dalla tutela della struttura insediativa radiale di Bari e delle relazioni visive e funzionali tra Bari e i centri di prima e seconda corona: <ul style="list-style-type: none"> – evitando trasformazioni territoriali (ad esempio nuove infrastrutture) che compromettano o alterino il sistema stradale a raggiera che collega Bari ai centri a corona; – evitando nuovi fenomeni di espansione insediativa e produttiva lungo le radiali.
La morfologia urbana del centro urbano di Bari costituita da: <ul style="list-style-type: none"> – il centro storico compatto proteso come avamposto naturale verso il mare; – la griglia ottocentesca dell'espansione murattiana; – le opere urbane litoranee d'epoca fascista (polo fieristico, lungomare). 	<ul style="list-style-type: none"> – La nuova espansione dell'insediamento di Bari lungo la costa. 	Dalla salvaguardia e ripristino della riconoscibilità del centro storico e delle sue relazioni fisiche e visive con il mare: <ul style="list-style-type: none"> – riqualificando i margini urbani costieri attraverso una riprogettazione dei waterfront; – conservando la mixité funzionale e sociale dei quartieri portuali attraverso la valorizzazione delle tradizioni marinare e cantieristiche.
Il sistema delle masserie storiche fortificate e dei relativi annessi che punteggiano la piana olivata, capisaldi del territorio rurale e dell'economia olivicola predominante.	<ul style="list-style-type: none"> – Alterazione e compromissione dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali delle masserie storiche attraverso fenomeni di parcellizzazione del fondo o aggiunta di corpi edilizi incongrui; – Abbandono e progressivo deterioramento dell'edilizia e degli spazi di pertinenza. 	Dalla salvaguardia e recupero dei caratteri morfologici e funzionali del sistema delle masserie storiche.
Il sistema delle torri costiere che si sviluppano lungo la strada litoranea (ex via Appia Traiana) in corrispondenza di avamposti naturali sul mare e che, proprio in considerazione di questa loro posizione, oltre al valore storico culturale, assumono anche un alto valore paesaggistico, quali fulcri visivi di pregio e potenziali punti di belvedere sulla costa.	<ul style="list-style-type: none"> – Degrado dei siti e dei manufatti. 	Dall'integrità e dalla leggibilità del sistema di torri costiere quali fulcri visivi e punti panoramici del paesaggio della costa alta.

5.2.4 I paesaggi costieri (Il festone delle città costiere della Puglia centrale)

Descrizione strutturale

Questa unità costiera si estende dalla periferia nord-occidentale di Barletta a Cozze (al confine tra i comuni di Mola e Polignano), e ricade nei territori amministrativi dei comuni di Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bari e Mola, includendo anche parte dei territori dei comuni di Andria, Corato, Ruvo di Puglia, Terlizzi, Bitonto, Palo del Colle, Bitetto, Modugno, Bitritto, Valenzano, Capurso, Triggiano, Casamassima.

A sud della foce dell'Ofanto, la costa coincide con l'orlatura della piattaforma calcarea pugliese, che si affaccia sul mare con una scarpata terminale pressoché continua. In coerenza con le caratteristiche morfologiche e strutturali dell'altopiano murgiano, il bordo costiero si presenta roccioso e di natura calcarea o calcarenitica, invece che basso e sabbioso come nel caso di una buona parte dei litorali adriatici.

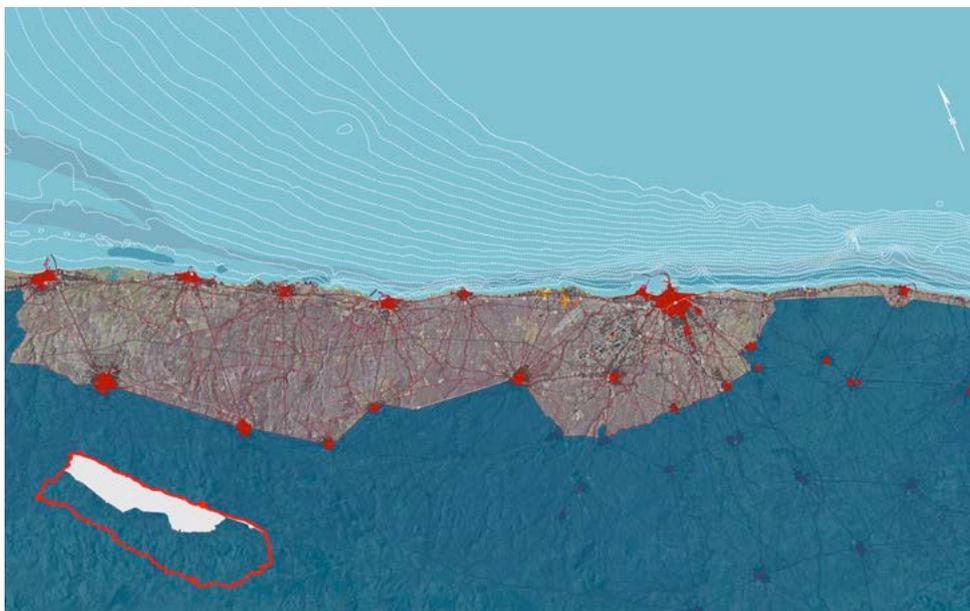


Figura 19: Paesaggio costiero 5.1/Il festone delle città costiere della Puglia centrale

Lungo tutta la costa sono visibili piattaforme d'abrasione marina che digradano dolcemente verso mare o che terminano con pareti quasi verticali, di altezza di regola non superiore a 1,5 m. Tali superfici presentano un'ampiezza variabile, che in genere non supera i 10 m, e sono diffusamente puntellate da forme di corrosione carsica come vaschette, marmitte e scannelature. I rari tratti di costa rocciosa alta sono invece caratterizzati da scogliere e falesie che mostrano pendenze variabili, fino ad essere quasi verticali, ma con dislivelli che non superano i 12 metri. Fa eccezione a questa condizione solo il tratto compreso tra Trani e Bisceglie, dove le altezze delle ripe possono superare anche i 20 metri.

In generale, il morfotipo costiero barese è privo di articolazioni, se non di quelle di dettaglio dovute ai processi erosivi localizzati ad opera del carsismo e dell'azione del mare. Il fronte roccioso è ritmato da calette e insenature, in aderenza alle quali sono sorti i primi nuclei dei sette grossi centri allineati lungo la costa: Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo Bari e, più a sud, Mola.



Figura 20: Paesaggio costiero 5.1/Il festone delle città costiere della Puglia centrale – Bari

La continuità del fronte roccioso è interrotta da tratti quasi sempre poco estesi e poco ampi, caratterizzati da arenili sabbiosi e/o ciottolosi, localmente molto degradati, alimentati dai materiali erosi dagli agenti di modellamento meteo-marino o provenienti dai crolli che interessano le stesse ripe costiere.

L'unico tratto prevalentemente sabbioso di grandi dimensioni (ca. 9 km) è l'arenile che dalla foce dell'Ofanto si spinge fino all'area umida di Ariscianne- Boccadoro, a sud di Barletta, rappresentante la parte terminale di una piana costiera in cui un tempo erano frequenti aree lagunari e palustri, oggi per lo più bonificate.

Il litorale compreso tra Bari e Mola è caratterizzato dalla presenza di una costa bassa rocciosa, interrotta localmente da pocket beach situate in posizione protetta entro cale e rientranze naturali. Nei tratti più prossimi alla città di Bari si osservano anche cordoni ciottolosi costituiti da frammenti di roccia calcarea. A Bari, i tratti sabbiosi sono presenti solo in prossimità delle foci di Lama Lasinata e del Torrente Valenzano, rispettivamente nella periferia nord-occidentale e sud-orientale della città. Altra distesa sabbiosa presente nel capoluogo regionale è la spiaggia di "Pane e Pomodoro", ricavata in modo artificiale attraverso riporto di sabbia.



Figura 21: Bari-San Girolamo, foce del Canale di Lamasinata

Lungo le pareti rocciose della costa dell'ambito barese si aprono diverse grotte e cavità di origine carsico-marina. La rete idrografica locale mostra una configurazione "a pettine", con una serie ravvicinata di reticoli



ad andamento pressoché rettilineo, paralleli tra loro e perpendicolari alla linea di costa. Tra i principali corsi d'acqua temporanei (*lame*) che ritmicamente incidono la costa con le loro foci, formando piccole rientranze, abbiamo: le *lame* Ciapetta-Camaggi, Palumbariello, Paterno tra Barletta e Trani; Lama di Bisceglie, Lama Macina, Lama Marcinase e Lama Le Sedelle tra Trani e Molfetta; la Lama Martina, Lama Le Carrese, Lama di Giovinazzo, Lama di Castello, Lama Caldarese, Cala D'Oria, Lama Balice, canale Lamasinata tra Molfetta e Bari; il Canale Valenzano, Lama Cutizza, Lama S. Giorgio, Lama Giotta, Rinaldi.

Spesso i tratti più vicini al litorale di queste *lame* sono caratterizzati da una scarsa evidenza morfologica dell'alveo, perché lo stesso è stato interessato da abrasione marina durante le ultime fasi di stazionamento alto del livello del mare avvenute durante l'era quaternaria e/o perché è stato mascherato dalla dinamica di crescita dei complessi dunari. La scarsa evidenza delle aree di foce è tuttavia causata non di rado anche dall'occupazione antropica. Per la sua natura rocciosa e per l'alto livello di antropizzazione, la costa della Puglia Centrale è pressoché priva di aree umide.

In realtà, sino all'inizio del secolo scorso, esisteva lungo la costa che si estende da Mola a Bari un sistema di piccole aree paludose formato dal sistema delle foci delle *lame* (Fesca, S. Francesco, Marisabella, San Giorgio). In seguito, la scelta di bonificare per combattere la malaria ha innescato l'espansione urbana e l'incremento delle superfici agricole coltivate, cancellando totalmente i caratteri naturalistici di un contesto connotato storicamente da un alto grado di antropizzazione.

Sulle coste pietrose della Puglia Centrale, a partire dal Medioevo, prende forma una configurazione insediativa unica nel suo genere: un festone di città-porto, che da Barletta a Monopoli organizzava il rapporto tra le aree produttive agricole interne e il Mediterraneo (Salvemini 2008). Tutta l'organizzazione agricola della Puglia Centrale si dispiegava in rapporto al sistema di poli portuali mercantili, disposti lungo la costa a cadenza regolare ed intervallati da ampi spazi intensamente coltivati. I rapporti tra i centri costieri e le zone interne erano facilitati dalla morfologia della piattaforma calcarea, movimentata solo dalle incisioni delle *lame*, sullo sfondo di un paesaggio per lo più disboscato e segnato dal dominio incontrastato delle legnose mediterranee, *in primis* l'ulivo. Quello barese è, dunque, un paesaggio costiero storicamente profondo, in cui il carattere della costa si trasmette fortemente all'interno attraverso un sistema radiale di strade vicinali ben organizzato che dalle campagne intensamente coltivate e abitate (dense di casali e costruzioni extra moenia) e dai centri sub-costieri si dirigono ordinatamente verso il mare.

L'assetto insediativo policentrico e il carattere compatto delle città-porto si conservano tanto durante le fasi d'espansione urbana tra '600 e '800, quanto durante la fase delle addizioni urbane di inizio '900, nella forma di borghi strutturati su sistemi a scacchiera, animati da viali alberati, piazze e giardini (es. Trani, Molfetta).

L'avvento della ferrovia formalizzerà il concetto di costa come spazio specifico, separato dall'interno. Tale cesura sarà ancora più accentuata dalla costruzione della SS 16bis che permetterà di percorrere la costa in velocità, separando drasticamente lo spazio costiero dall'interno. In un primo momento, la ferrovia funzionerà da confine ordinatore dell'espansione delle città, poi sarà essa stessa scalcata e le città costiere tenderanno a debordare in ogni direzione. Lungo la costa, lateralmente ai centri, l'espansione urbana assumerà prima la forma di un tessuto compatto, poi la morfologia di tessuti discontinui a maglia regolare, innestati sulle trame agrarie storiche, con la conseguente erosione e interclusione dei sistemi d'orti costieri storici.

Il fenomeno della crescita della città capoluogo si è, dunque, innestato sull'antico sistema insediativo costiero composto da un sistema policentrico di città-porto di una certa dimensione e privo di gerarchie.

Oggi l'area metropolitana barese emerge nel contesto descritto soprattutto per la dimensione e, solo in parte per ruolo. La città si è infatti notevolmente espansa lungo una struttura stradale a "tela di ragno", che organizza le relazioni tra il centro e le città di prima e seconda corona, con alcune pendici di penetrazione verso l'altopiano murgiano.

Valori

Il sistema insediativo costiero della Puglia Centrale rappresenta un *unicum* insediativo nel Mediterraneo (Salvemini 2008), caratterizzato da un intreccio originale di caratteri ambientali, insediativi, infrastrutturali, storicoculturali e paesaggistici. La tenuta di questa figura territoriale, composta da centri compatti, allineati ordinatamente e a cadenza regolare lungo la costa e intervallati da ampi spazi coltivati che giungono fino al mare, appare oggi a rischio, giacché dal dopoguerra la fascia compresa tra il fascio di infrastrutture e la costa, come anche i territori compresi tra le città, sono stati investiti da un'aggressiva espansione edilizia, in forma pianificata o illegale. Per la sua unicità storica e bellezza, il sistema insediativo della Puglia Centrale dovrebbe invece rappresentare un carattere strutturale da tutelare e valorizzare, a cui agganciare una strategia che punti a contrastare, attraverso la salvaguardia dei varchi costieri residui, la formazione in atto lungo la costa barese di una metropoli lineare continua da un milione di abitanti. In questa prospettiva, assumono grande valore tutti i lembi di campagna che dall'entroterra giungono fino alla costa.

Intorno ai centri costieri sopravvive, seppur frammentata ed interclusa, una fascia di orti irrigui storici e, tutt'intorno, il paesaggio storico della piantata olivetata. A sud-est di Bari, nella zona alle spalle della SS16, tra Torre a Mare e Mola, la piantata olivetata lascia il posto alla coltivazione del vigneto, qui declinato nella forma aggressiva e paesaggisticamente dequalificante del tendone.



Figura 22: Il paesaggio della piana olivetata del Nord-barese e gli orti costieri del Sud-est barese

Tutte le città marinare della Puglia Centrale sono dotate di centri e porti storici di pregio, a vario titolo integrati nell'economia urbana, ma poco frequentati da visitatori esterni, fatta eccezione per Trani e Bari. Questi centri sono accomunati da storia e struttura urbana, ma ognuno è caratterizzato da un'impronta personale.

Un altro elemento architettonico ed urbanistico di rilevanza delle città costiere della Puglia Centrale è rappresentato dai lungomare, tra cui si distinguono per bellezza quelli di Giovinazzo e Bari. Oltre al lungomare intorno alla penisola della città vecchia e quello che si dirige a sud-est del Porto Vecchio, il capoluogo pugliese vanta il lungomare costruito in epoca fascista che, alle spalle del castello, si dirige verso nord-ovest, che compone una potente scenografia urbana con la lunga serie di palazzi pubblici in stile



littorio. Altro caposaldo pubblico barese di grande potenzialità è la Fiera del Levante, costruita sempre in periodo fascista.

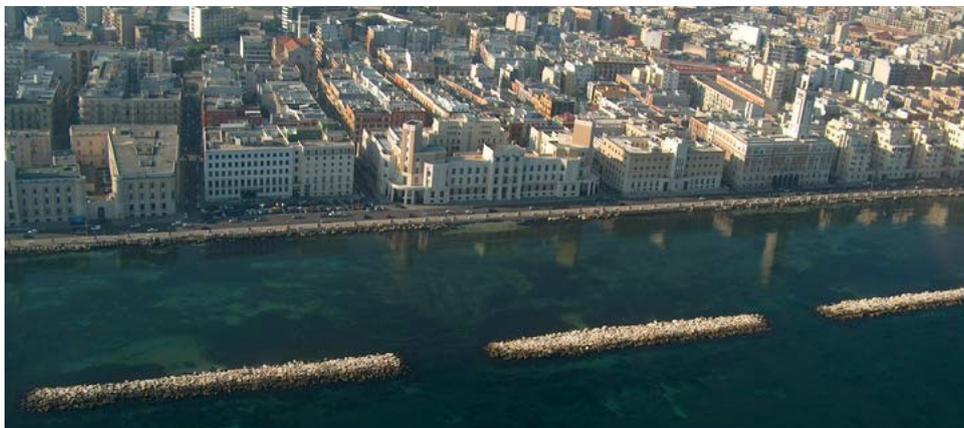


Figura 23: Bari, lungomare Nazario Sauro

La sensibilità verso il paesaggio costiero sta crescendo tanto tra i cittadini che nelle azioni delle amministrazioni locali, sia per quanto riguarda l'attenzione alle problematiche legate alla tutela dei sistemi naturali, sia per quanto riguarda la qualità dello sviluppo urbano costiero. Tra gli interventi di maggiore qualità si ricorda la bonifica delle spiagge urbane di "Pane e Pomodoro" e "Torre Quetta" a Bari e la celebre demolizione del complesso residenziale di Punta Perotti, con la successiva realizzazione dell'area a parco.

Dal punto di vista naturalistico, in un territorio così intensamente antropizzato, le *lame* rappresentano gli elementi di maggior spicco. Larghi e spesso poco profondi, questi corsi d'acqua temporanei sono particolarmente preziosi dal punto di vista naturalistico e paesaggistico perché interrompono il paesaggio tabulare dell'agricoltura intensiva con coperture vegetali di tipo spontaneo, connettendo la costa con l'interno. Lungo gli alvei, anche in prossimità dei centri abitati, sono spesso presenti essenze come il carrubo, l'alloro, il leccio o il fragno; nei tratti più rocciosi crescono invece caprifogli, biancospini, asparagi selvatici, anemoni, orchidee e erbe aromatiche.

Le *lame* sono anche gli habitat ideali per le specie faunistiche che si sono meglio adattate al mutamento delle condizioni ambientali (volpi, rane, donnole, faine, ricci di terra) e ancor più per l'avifauna. Costituendo già elementi di connessione ecologica tra entroterra e mare, tutte le lame del barese sono idonee ad essere valorizzate all'interno della Rete Ecologica come corridoi ecologici multifunzionali di rango regionale. Lungo la costa barese sono presenti ben pochi altri areali di naturalità.

Tutta la fascia costiera che da Barletta giunge a Polignano, malgrado il forte grado di artificializzazione della costa, è caratterizzata da fondali marini di grande rilevanza naturalistica. In genere, oltre la biocenosi a sabbie fini ben calibrate, compare il posidonieto (*Posidonia oceanica*), seguito quasi dappertutto dalla fascia del coralligeno pugliese. Queste ultime due biocenosi sono di importanza strategica per il mantenimento della biodiversità marina, giacché ospitano centinaia di specie, molte delle quali di elevato interesse fito- e zoogeografico.

Criticità

In generale, nel tratto di costa compreso tra Barletta e Mola, il rischio idrogeologico consiste in distacchi e ribaltamenti dalle pareti in roccia, crolli di grotte e cavità costiere, erosione al piede delle falesie in rocce tenere. Dal punto di vista dell'erosione costiera, in considerazione delle caratteristiche litologiche, l'ambito

non presenta particolari problemi, fatta eccezione per alcune situazioni di crisi locale. I rari e limitati arenili sabbiosi presenti risultano invece localmente degradati e scarsamente alimentati dagli apporti solidi provenienti dall'interno, anche a causa dell'artificializzazione del letto delle *lame*. È questo il caso del tratto sabbioso antistante la Fiera del Levante che risulta in erosione.

Dal punto di vista idrogeologico, i problemi sono connessi soprattutto al rischio di inondazione delle aree costiere a causa delle esondazioni delle *lame*, i cui letti o aree di foce, non di rado risultano parzialmente occluse da interventi antropici. Nel secolo scorso si sono registrati già numerosi eventi alluvionali nelle città, a causa delle massicce urbanizzazioni. Negli anni, per far fronte a tali calamità, si è proceduto a realizzare diversi interventi di mitigazione (arginature, canali di guardia, canali deviatori, briglie), aumentando progressivamente il grado di artificializzazione delle *lame*.

Altra grave criticità è rappresentata dal degrado delle praterie marine presenti nei fondali prospicienti il litorale, causate anche dalle modificazioni della linea di costa intervenute in prossimità di tutti i grossi centri, con la costruzione di moli portuali. Tali costruzioni potrebbero aver provocato variazioni nel ritmo di sedimentazione, alterando il regime idrodinamico della zona. Non meno importanti, soprattutto lungo la costa della città di Bari, sono da considerarsi tutti gli scarichi fognari civili ed industriali, che, per molti anni, hanno riversato in mare reflui non trattati, come anche l'azione deleteria di alcune attività di pesca sottocosta (strascico, vongolare).

Allarma il fatto che, secondo analisi contenute nel Piano di Tutela delle Acque (2007), sul litorale della Puglia Centrale siano presenti ancora diversi tessuti edilizi non in regola con il sistema fognante. Preoccupa ancora il dato che lo stesso PTA prevede che il sistema di depuratori a servizio delle città costiere scarichi a mare attraverso condotte, semplicemente dopo un trattamento dei reflui secondo i parametri della tabella 1. Questa scelta contrasta con la volontà che si va affermando localmente di rendere fruibili e balneabili gli ambienti costieri urbani, valorizzando le "spiagge di città" a godimento di abitanti e turisti. Tale scelta non sembra, inoltre, perfettamente aderente alla strategia di contrastare la forte contaminazione salina presente in quest'area attraverso azioni di riuso delle acque reflue depurate.

Sempre secondo dati del PTA, in tutta la zona costiera, anche a causa degli emungimenti agricoli incontrollabili, le acque di falda sono ormai contraddistinte da una salinità così elevata da essere scarsamente utilizzabili per usi irrigui o potabili. Acque con contenuto salino superiore a 0,5 g/l sono presenti, più o meno, lungo l'intero sviluppo costiero per una profondità di diversi chilometri. La relativa scarsità degli apporti meteorici, ma soprattutto l'incontrollato sfruttamento della risorsa idrica sotterranea per uso irriguo, potabile ed industriale hanno determinato il graduale spostamento verso l'alto e verso zone sempre più interne dell'interfaccia tra l'acqua dolce di falda e l'acqua salata del mare, con conseguente progressiva salinizzazione degli acquiferi carsici costieri.

Un problema specifico della costa barese è rappresentato dallo scarico a mare di materiali lapidei. Anche le pratiche agricole incongrue contribuiscono ad impoverire e a sottrarre qualità ai paesaggi costieri della Puglia Centrale. Un caso eclatante è rappresentato dai territori a sud-est di Bari, alle spalle della SS16, dove la piantata olivetata storica è stata sostituita dalla coltivazione del vigneto, che nella zona alle spalle di Torre a Mare e Mola si declina nella forma aggressiva e paesaggisticamente dequalificante del tendone.

Lungo le coste della Puglia Centrale, lo sviluppo urbano incontrollato potrebbe condurre alla formazione di una città lineare continua, da un milione di abitanti, con l'infausta saldatura fra le città costiere storiche e la totale obliterazione degli ultimi lembi di paesaggio rurale costiero.

5.2.5 PPTR: gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale per l'Ambito Paesaggistico

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche		
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 1.3. Garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali.	– garantire l'efficienza del reticolo idrografico drenante con particolare riguardo alla tutela delle lame e delle relative aree di pertinenza.	– assicurano adeguati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del reticolo idrografico finalizzati a incrementarne la funzionalità idraulica; – prevedono misure per favorire la rilocalizzazione di opere ed infrastrutture insediate nelle aree di pertinenza fluviale; – riducono l'artificializzazione dei corsi d'acqua; – realizzano le opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica; – assicurano la continuità idraulica impedendo l'occupazione delle aree di deflusso anche periodico delle acque e la realizzazione in loco di attività incompatibili quali l'agricoltura.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 1.3. Garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali; 1.1. Promuovere una strategia regionale dell'acqua intersettoriale, integrata e a valenza paesaggistica; 1.4. Promuovere ed incentivare un'agricoltura meno idroesigente.	– salvaguardare gli equilibri idrici dei bacini carsici endoreici al fine di garantire la ricarica della falda idrica sotterranea e preservarne la qualità.	– individuano e valorizzano naturalisticamente le aree di recapito finale di bacino endoreico; – individuano e tutelano le manifestazioni carsiche epigee e ipogee, con riferimento particolare alle doline e agli inghiottitoi carsici; – prevedono misure atte ad impedire l'impermeabilizzazione dei suoli privilegiando l'uso agricolo estensivo, e a contrastare l'artificializzazione dei recapiti finali (vore e inghiottitoi) e il loro uso improprio come ricettori delle acque reflue urbane.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 1.4. Promuovere ed incentivare un'agricoltura meno idroesigente. 1.5. Innovare in senso ecologico il ciclo locale dell'acqua.	– promuovere tecniche tradizionali e innovative per l'uso efficiente e sostenibile della risorsa idrica.	– individuano i manufatti in pietra legati alla gestione tradizionale della risorsa idrica (cisterne, pozzi, canali, norie) al fine di garantirne la tutela e la funzionalità; – incentivano il recupero delle tradizionali tecniche di aridocoltura, di raccolta dell'acqua piovana e riuso delle acque; – incentivano un'agricoltura costiera multifunzionale a basso impatto sulla qualità idrologica degli acquiferi e poco idroesigente; – incentivano nelle nuove urbanizzazioni la realizzazione di cisterne di raccolta dell'acqua piovana, della relativa rete di distribuzione e dei conseguenti punti di presa per il successivo utilizzo nella rete duale; – limitano i prelievi idrici in aree sensibili ai fenomeni di salinizzazione.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri.	– valorizzare e salvaguardare le aree umide costiere, le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame, al fine della conservazione degli equilibri sedimentari costieri.	– individuano cartograficamente le aree umide costiere (ad esempio l'area umida di Ariscanne-Boccardo e della Vasca di Trani), le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame da tutelare e rinaturalizzazione anche attraverso l'istituzione di aree naturali protette; – favoriscono l'uso di tecniche a basso impatto ambientale e tali da non alterare gli equilibri sedimentologici litoranei negli interventi per il contenimento delle forme di erosione costiera e di dissesto della falesia; – limitano gli impatti derivanti da interventi di trasformazione del suolo nei bacini idrografici sugli equilibri dell'ambiente costiero.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri.	– tutelare gli equilibri morfodinamici degli ambienti costieri dai fenomeni erosivi indotti da opere di trasformazione.	– prevedono una specifica valutazione della compatibilità delle nuove costruzioni in rapporto alle dinamiche geomorfologiche e meteo marine.

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri; 9.2. Il mare come grande parco pubblico.	– tutelare le aree demaniali costiere dagli usi incongrui e dall'abusivismo.	– promuovono la diffusione della conoscenza del paesaggio delle aree demaniali costiere al fine di incrementare la consapevolezza sociale dei suoi valori e di limitarne le alterazioni.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici.	– recuperare e riqualificare le aree estrattive dismesse.	– promuovono opere di riqualificazione paesaggistica, naturalistica e di valorizzazione fruitiva nei territori interessati da attività estrattive dismesse.
A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali		
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 2.2. Aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale; 2.7. Contrastare il consumo di suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi.	– salvaguardare e migliorare la funzionalità ecologica.	– approfondiscono il livello di conoscenza delle componenti della Rete ecologica della biodiversità e ne definiscono specificazioni progettuali e normative al fine della sua implementazione e conservazione; – individuano anche cartograficamente il reticolo dei muretti a secco al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di trasformazione e alterazione; – incentivano la realizzazione del Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica polivalente; – evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica per la Biodiversità, in particolare relativamente alle lame, ai pascoli, ai boschi residui ed al sistema dei muretti a secco.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 2.2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 2.3. Valorizzare i corsi d'acqua come corridoi ecologici multifunzionali.	– valorizzare o ripristinare la funzionalità dei corridoi ecologici costituiti dalle lame (ad esempio lame Ciapetta-Camaggi, Palumbariello, Paterno tra Barletta e Trani; Lama di Bisceglie, Lama Macina, Lama Marcinasee Lama Le Sedelle tra Trani e Molfetta; la Lama Martina, Lama Le Carrese, Lame di Giovinazzo, Lame di Castello, Lama Caldarese, Cala D'Oria, Lama Balice, canale Lamasinata tra Molfetta e Bari; il Canale Valenzano, Lama Cutizza, Lama S. Giorgio, Lama Giotta, Rinaldi).	– individuano anche cartograficamente le aree di pertinenza fluviale delle lame, ai fini di una loro tutela e rinaturalizzazione.
1. Garantire l'equilibrio geomorfologico dei bacini idrografici; 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri.	– salvaguardare i valori ambientali delle aree di bonifica presenti lungo la costa attraverso la riqualificazione in chiave naturalistica delle reti dei canali.	– individuano anche cartograficamente il reticolo dei canali della bonifica al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di semplificazione o artificializzazione; – prevedono interventi di valorizzazione e riqualificazione naturalistica delle sponde e dei canali della rete di bonifica idraulica.
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 2.2. Aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale.	– valorizzare le funzioni di connessione ecologica delle fasce di rispetto dei percorsi ciclopeditoni e dei tratturi.	– individuano, anche cartograficamente, adeguate fasce di rispetto dei percorsi ciclopeditoni e dei tratturi e ne valorizzano la funzione di connessione ecologica come previsto dai Progetti territoriali per il paesaggio regionale Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e la rete ecologica regionale polivalente.
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 2.4. Elevare il gradiente ecologico degli agro ecosistemi.	– salvaguardare le pratiche agronomiche che favoriscono la diversità ecologica e il controllo dei processi erosivi.	– incentivano l'estensione, il miglioramento e la corretta gestione di pratiche agro ambientali (come le colture promiscue, l'inerbimento degli oliveti) e le formazioni naturali e seminaturali (come le aree boscate della fascia pedemurgiana e le aree naturali a pascolo), in coerenza con il Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica regionale polivalente.
9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri.	– potenziare la resilienza ecologica dell'ecotone costiero.	– prevedono misure atte a riorganizzare, ricompattare e/o arretrare le superfici attrezzate e i parcheggi connessi al turismo balneare, tramite l'uso di tecniche costruttive eco-compatibili e non invasive; – prevedono misure atte a eliminare le opere incongrue e favorire la rimozione invernale delle infrastrutture.
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali		
A.3.1 Componenti dei paesaggi rurali		
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici; 4.1. Valorizzare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici.	– salvaguardare l'integrità delle trame e dei mosaici colturali dei territori rurali di interesse paesaggistico che caratterizzano l'ambito, con particolare riguardo a (i) i paesaggi della monocoltura dell'oliveto, (ii) i mosaici agricoli integri intorno a Ruvo e Corato; (iii) i mosaici agricoli periurbani intorno a Bari (sovente lungo le aste delle lame e del reticolo idrografico); (iv) gli orti irrigui costieri storici	– riconoscono e perimetrano nei propri strumenti di pianificazione, i paesaggi rurali caratterizzanti e individuano gli elementi costitutivi al fine di tutelarne l'integrità, con particolare riferimento alle opere di rilevante trasformazione territoriale, quali i fotovoltaici al suolo che occupano grandi superfici; – incentivano la conservazione dei beni diffusi del paesaggio rurale quali le

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
	segnati dalla rete di viabilità storica di accesso e dalle barriere di filari frangivento poste a corredo delle murature a secco.	architetture minori in pietra e i muretti a secco; – incentivano le produzioni tipiche e le cultivar storiche presenti.
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici.	– tutelare la continuità della maglia olivata e del mosaico agricolo periurbane.	– prevedono strumenti di valutazione e di controllo del corretto inserimento nel paesaggio rurale dei progetti infrastrutturali, nel rispetto della giacitura della maglia agricola caratterizzante, e della continuità dei tracciati dell'infrastrutturazione antica; – limitano ogni ulteriore edificazione nel territorio rurale che non sia finalizzata a manufatti destinati alle attività agricole.
5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale-insediativo; 5.2 Promuovere il recupero delle masserie, dell'edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco.	– tutelare e promuovere il recupero della fitta rete di beni diffusi e delle emergenze architettoniche nel loro contesto, con particolare attenzione alle ville e ai casali storici suburbani e in generale alle forme di insediamento extraurbano antico.	– individuano anche cartograficamente i manufatti edilizi tradizionali del paesaggio rurale e in genere i manufatti in pietra a secco, inclusi i muri di partitura delle proprietà, al fine di garantirne la tutela; – promuovono azioni di salvaguardia e tutela dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali dell'edilizia rurale con particolare riguardo alla leggibilità del rapporto originario tra i manufatti e la rispettiva area di pertinenza; – promuovono azioni di restauro e valorizzazione dei giardini storici produttivi delle ville suburbane.
5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale-insediativo.	– tutelare la leggibilità del rapporto originario tra i manufatti rurali e il fondo di appartenenza.	– tutelano le aree di pertinenza dei manufatti edilizi rurali, vietandone l'occupazione da parte di strutture incoerenti.
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici; 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri; 9.1 Salvaguardare l'alternanza storica di spazi ineditati ed edificati lungo la costa pugliese.	– tutelare e valorizzare le aree orticole costiere al fine di conservare dei varchi all'interno della fascia urbanizzata costiera.	– riconoscono e individuano, anche cartograficamente, le aree agricole residuali lungo le coste al fine di preservarle da nuove edificazioni (con particolare riferimento alla fascia Barletta-Andria-Bisceglie); – incentivano l'adozione di misure agroambientali all'interno delle aree agricole residuali al fine di garantirne la conservazione.
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici; 5. Valorizzare il patrimonio identitario-culturale-insediativo; 5.4. Riqualificare i beni culturali e paesaggistici inglobati nelle urbanizzazioni recenti come nodi di qualificazione della città contemporanea; 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee.	– valorizzare la funzione produttiva delle aree agricole periurbane per limitare il consumo di suolo indotto soprattutto da espansioni insediative lungo le principali vie di comunicazione.	– individuano e valorizzano il patrimonio rurale e monumentale presente nelle aree periurbane inserendolo come potenziale delle aree periferiche e integrandolo alle attività urbane; – incentivano la multifunzionalità delle aree agricole periurbane previste dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale "Patto città-campagna"; – limitano la proliferazione dell'insediamento nelle aree rurali.
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali A.3.2 Componenti dei paesaggi urbani		
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata; 5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo 6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee.	– tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei sistemi insediativi storici e il riconoscimento delle invarianti morfotipologiche urbane e territoriali così come descritti nella sezione B.	– prevedono la riqualificazione dei fronti urbani dei centri baresi, con il mantenimento delle relazioni qualificanti (fisiche, ambientali, visive) tra insediamento, costa e spazio rurale storico; – salvaguardano la mixité funzionale e sociale dei centri storici con particolare attenzione alla valorizzazione delle tradizioni produttive artigianali; – tutelano i manufatti storici e gli spazi aperti agricoli relittuali inglobati nei recenti processi di edificazione; – salvaguardano i varchi ineditati lungo gli assi lineari infrastrutturali, in particolare lungo il sistema di prima e di seconda corona e lungo le radiali del sistema a raggiera che si diparte dal centro capoluogo; – evitano la costruzione di nuove infrastrutture che alterino la struttura radiale della raggiera di Bari, e le relazioni visive e funzionali tra Bari e i centri a corona; – contrastano l'insorgenza di espansioni abitative in discontinuità con i tessuti urbani preesistenti, e favoriscono progetti di recupero paesaggistico dei margini urbani.

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio; 9.3. Salvaguardare la diversità e varietà dei paesaggi costieri storici della Puglia; 9.4. Riqualificare ecologicamente gli insediamenti a specializzazione turistico – balneare.	– valorizzare i sistemi di relazioni tra costa e interno.	– individuano, anche cartograficamente, le urbanizzazioni paesaggisticamente improprie e abusive, attraverso la loro delocalizzazione anche tramite apposite modalità perequative o ne mitigano gli impatti; – promuovono il miglioramento dell'efficienza ecologica dei tessuti edilizi a specializzazione turistica e dei complessi residenziali-turistico-ricettive presenti lungo il litorale adriatico; – salvaguardano i caratteri di naturalità della fascia costiera e riqualificano le aree edificate più critiche in prossimità della costa, attraverso la dotazione di un efficiente rete di deflusso delle acque reflue e la creazione di un sistema di aree verdi che integrino le isole di naturalità e agricole residue.
6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee; 6.3. Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione; 6.4. Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo; 6.5. Promuovere la riqualificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente; 6.6. Promuovere la riqualificazione delle urbanizzazioni periferiche; 6.7. Riqualificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi; 6.8. Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane; 6.11. Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale.	– potenziare le relazioni paesaggistiche, ambientali, funzionali tra città e campagna riqualificando gli spazi aperti periurbani e interclusi (campagna del ristretto).	– specificano, anche cartograficamente, gli spazi aperti interclusi dai tessuti edilizi urbani e gli spazi aperti periurbani; – ridefiniscono i margini urbani attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani verso lo spazio agricolo; – potenziano il rapporto ambientale, alimentare, fruitivo, ricreativo, fra città e campagna ai diversi livelli territoriali anche attraverso la realizzazione di parchi agricoli a carattere multifunzionale, in coerenza con quanto indicato dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna.
1.2. Salvaguardare e valorizzare la ricchezza e la diversità dei paesaggi regionali dell'acqua; 4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici 5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo. 5.1. Riconoscere e valorizzare i beni culturali come sistemi territoriali integrati; 5.7. Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici; 8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi; 8.2. Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale.	– tutelare e valorizzare il patrimonio di beni culturali nei contesti di valore agro-ambientale.	– individuano, anche cartograficamente, e tutelano le testimonianze insediative della cultura idraulica (come le norie nell'agro di Mola, antichi manufatti per la captazione dell'acqua); – favoriscono la realizzazione dei progetti di fruizione dei contesti topografici stratificati (CTS) presenti sulla superficie dell'ambito, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR <i>Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali</i> .
6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee; 11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture.	– riqualificare le aree produttive dal punto di vista paesaggistico, ecologico, urbanistico edilizio ed energetico.	– individuano, anche cartograficamente, le aree produttive da trasformare prioritariamente in APPEA (Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate, come le grandi aree industriali e commerciali che si dispongono lungo la S.S. 16 (Barletta, Trani, Bisceglie) e S.S. 98 (Andria, Corato, Bitonto) e la grande zona ASI tra Modugno – Bari e Bitonto, secondo quanto delineato dalle Linee guida sulla progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate; – promuovono la riqualificazione delle aree produttive e commerciali di tipo lineare lungo le strade mercato come la S.S. 100, la S.S.16 tra Bari e Mola, attraverso progetti volti a ridurre l'impatto visivo, migliorare la qualità paesaggistica ed architettonica, rompere la continuità lineare dell'edificato e valorizzare il rapporto con le aree agricole contermini.
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali A.3.3 Componenti visivo percettive		
3. Salvaguardare e Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.	– salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1);	– impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali; – individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
		componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti.
7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia; 7.1. Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale.	– salvaguardare gli orizzonti persistenti dell'ambito con particolare attenzione a quelli individuati dal PPTR (vedi sezione A.3.6 della scheda).	– individuano cartograficamente ulteriori orizzonti persistenti che rappresentino riferimenti visivi significativi nell'attraversamento dei paesaggi dell'ambito al fine di garantirne la tutela; – impediscono le trasformazioni territoriali che alterino il profilo degli orizzonti persistenti o interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche.
5.2. Trattare i beni culturali (puntuali e areali) in quanto sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesistiche di appartenenza per la loro valorizzazione complessiva; 7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia; 7.2. Salvaguardare i punti panoramici e le visuali panoramiche (bacini visuali, fulcri visivi).	– salvaguardare, riqualificare e valorizzare i punti panoramici posti in corrispondenza dei nuclei insediativi principali, dei castelli e di qualsiasi altro bene architettonico e culturale posto in posizione orografica privilegiata, dal quale sia possibile cogliere visuali panoramiche di insieme dei paesaggi identificativi delle figure territoriali dell'ambito, nonché i punti panoramici posti in corrispondenza dei terrazzi naturali accessibili tramite la rete viaria o i percorsi e sentieri ciclo-pedonali. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda.	– verificano i punti panoramici potenziali indicati dal PPTR ed individuano cartograficamente gli altri siti naturali o antropico-culturali da cui è possibile cogliere visuali panoramiche di insieme delle "figure territoriali", così come descritte nella Sezione B delle schede, al fine di tutelarli e promuovere la fruizione paesaggistica dell'ambito; – individuano i corrispondenti con visuali e le aree di visuale in essi ricadenti al fine di garantirne la tutela anche attraverso specifiche normative d'uso; – impediscono modifiche allo stato dei luoghi che interferiscano con i con visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama; – riducono gli ostacoli che impediscano l'accesso al belvedere o ne compromettano il campo di percezione visiva e definiscono le misure necessarie a migliorarne l'accessibilità; – individuano gli elementi detrattori che interferiscono con i con visuali e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico dei luoghi e per il miglioramento della percezione visiva dagli stessi; – promuovono i punti panoramici come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto punti di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.
7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia; 7.1. Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale.	– salvaguardare le visuali panoramiche di rilevante valore paesaggistico, caratterizzate da particolari valenze ambientali, naturalistiche e storico culturali, e da contesti rurali di particolare valore testimoniale.	– individuano cartograficamente le visuali di rilevante valore paesaggistico che caratterizzano l'identità dell'ambito, al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione; – impediscono le trasformazioni territoriali che interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche o comunque compromettano le particolari valenze ambientali storico culturali che le caratterizzano; – valorizzano le visuali panoramiche come risorsa per la promozione, anche economica, dell'ambito, per la fruizione culturale-paesaggistica e l'aggregazione sociale.
3. Salvaguardare e valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata.	– salvaguardare e valorizzare le componenti delle figure territoriali dell'ambito descritte nella sezione B.2 della scheda, in coerenza con le relative Regole di riproducibilità (sezione B.2.3.1).	– impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali; – individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti.

Obiettivi di Qualità Paesaggistica e Territoriale d'Ambito	Normativa d'uso	
	Indirizzi	Direttive
	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale devono tendere a:	Gli Enti e i soggetti pubblici, nei piani e nei programmi di competenza, nonché i soggetti privati nei piani e nei progetti che comportino opere di rilevante trasformazione territoriale:
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale insediativo; 5.6. Riqualificare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi) 7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia; 7.3. Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico-ambientale.	<ul style="list-style-type: none"> – salvaguardare, riqualificare e valorizzare i percorsi, le strade e le ferrovie dai quali è possibile percepire visuali significative dell'ambito. Con particolare riferimento alle componenti elencate nella sezione A.3.6 della scheda. 	<ul style="list-style-type: none"> – implementano l'elenco delle strade panoramiche indicate dal PPTR (Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce); – individuano cartograficamente le altre strade da cui è possibile cogliere visuali di insieme delle figure territoriali dell'ambito; – individuano fasce di rispetto a tutela della fruibilità visiva dei paesaggi attraversati e impediscono le trasformazioni territoriali lungo i margini stradali che compromettano le visuali panoramiche; – definiscono i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) in funzione della limitazione degli impatti sui quadri paesaggistici; – indicano gli elementi detrattori che interferiscono con le visuali panoramiche e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico della strada; – valorizzano le strade panoramiche come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto canali di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce.
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale - insediativo; 5.5. Recuperare la percettibilità e l'accessibilità monumentale alle città storiche; 7. Valorizzare la struttura estetico - percettiva dei paesaggi della Puglia; 7.4. Salvaguardare e riqualificare i viali storici di accesso alla città; 11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture.	<ul style="list-style-type: none"> – salvaguardare, riqualificare e valorizzare gli assi storici di accesso alla città e le corrispettive visuali verso le "porte" urbane. 	<ul style="list-style-type: none"> – individuano i viali storici di accesso alle città, al fine di garantirne la tutela e ripristinare dove possibile le condizioni originarie di continuità visiva verso il fronte urbano; – impediscono interventi lungo gli assi di accesso storici che comportino la riduzione o alterazione delle visuali prospettiche verso il fronte urbano, evitando la formazione di barriere e gli effetti di discontinuità; – impediscono interventi che alterino lo skyline urbano o che interferiscano con le relazioni visuali tra asse di ingresso e fulcri visivi urbani; – attuano misure di riqualificazione dei margini lungo i viali storici di accesso alle città attraverso la regolamentazione unitaria dei manufatti che definiscono i fronti stradali e dell'arredo urbano; – prevedono misure di tutela degli elementi presenti lungo i viali storici di accesso che rappresentano quinte visive di pregio (filari alberati, ville periurbane).

5.3. *Lo scenario strategico del PPTR*

Il PPTR evidenzia nello scenario strategico alcune strategie di fondo in cui si inquadrano i seguenti obiettivi di qualità paesaggistica degli ambiti:

- sviluppo locale autosostenibile che comporta il potenziamento di attività produttive legate alla valorizzazione del territorio e delle culture locali;
- valorizzazione delle risorse umane, produttive e istituzionali endogene con la costruzione di nuove filiere integrate;
- sviluppo della autosufficienza energetica locale coerentemente con l'elevamento della qualità ambientale e ecologica;
- finalizzazione delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica alla valorizzazione dei sistemi territoriali locali e dei loro paesaggi;
- sviluppo del turismo sostenibile come ospitalità diffusa, culturale e ambientale, fondata sulla valorizzazione delle peculiarità socioeconomiche locali.

Queste strategie sono declinate nel piano attraverso il perseguimento di n. 12 **obiettivi generali di carattere territoriale e paesaggistico**:

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
2. Migliorare la qualità ambientale del territorio;
3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
4. Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo
6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi;
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri;
10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
12. Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

Gli obiettivi generali sono poi articolati in obiettivi specifici. L'insieme degli obiettivi generali e specifici delinea la visione progettuale dello scenario strategico di medio lungo periodo che si propone di mettere in valore, in forme durevoli e sostenibili, gli elementi del patrimonio identitario, elevando la qualità paesaggistica dell'intero territorio comunale.

Gli obiettivi generali e le loro declinazioni specifiche hanno costituito il riferimento per l'elaborazione dei cinque progetti territoriali, di rilevanza strategica per il paesaggio regionale, finalizzati in particolare a elevarne la qualità e fruibilità, denominati:

- La Rete Ecologica regionale;
- Il Patto città-campagna;
- Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce;
- La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri;
- I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.

5.3.1 La Rete Ecologica Regionale

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR denominato RER- Rete Ecologica Regionale delinea in chiave progettuale, secondo un'interpretazione multifunzionale e ecoterritoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.

La rete ecologica, persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli stepping stones, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico comunale e di conseguenza quello regionale.

Il presente progetto territoriale per il paesaggio è supportato e costituito da due elaborati cartografici:

- A. la carta della *Rete per la biodiversità (REB)*, che costituisce uno degli strumenti fondamentali per l'attuazione delle politiche e delle norme in materia di biodiversità e più in generale di conservazione della natura e considera:
 - le unità ambientali naturali presenti sul territorio regionale;
 - i principali sistemi di naturalità;
 - le principali linee di connessione ecologiche basate su elementi attuali o potenziali di naturalità.
- B. lo *Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP-SD)*, che governa le relazioni tra gli ecosistemi e gli aspetti collegati di carattere più specificamente paesaggistico e territoriale.



Figura 24: Stralcio elaborato 4.2.1.1 del PPTR: La Rete Ecologica Regionale – Biodiversità



Figura 25: Stralcio elaborato 4.2.1.2 del PPTR: Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP)

5.3.2 Il Patto città-campagna

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR denominato “Il Patto città-campagna”, risponde all’esigenza di elevare la qualità dell’abitare, sia urbana che rurale, attraverso l’integrazione fra politiche insediative urbane e politiche agro-silvo-pastorali ridefinite nella loro valenza multifunzionale.

Il patto ha ad oggetto la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali, nonché la riforestazione urbana anche al fine ridefinire con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini “verdi” e le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.

Il progetto del Patto città campagna si è fondato nel PPTR su alcuni strumenti progettuali:

- La campagna del ristretto: è una fascia di territorio agricolo intorno alla città che involuppa con una greenbelt le sue frange periferiche. In essa si prevede la ricostruzione degli antichi “ristretti” (ricollocandoli ai limiti delle attuali periferie) come la riproposizione di un paesaggio agricolo ricco di relazioni con la città come in passato erano trattati i ristretti.
- I parchi agricoli multifunzionali: è la proposta di territori periurbani più vasti del “ristretto”, si tratta di territori agro-urbani o agro-ambientali che propongono forme di agricoltura di prossimità che alle attività agricole associa le esternalità dell’agricoltura multifunzionale, quest’ultima produce, oltre ad agricoltura di qualità, salvaguardia idrogeologica, qualità del paesaggio, complessità ecologica e chiusura locale dei cicli, fruibilità dello spazio rurale, valorizzazione dell’edilizia rurale diffusa e monumentale, attivazione di sistemi economici locali. Tra questi si evidenzia la presenza del “Parco di valorizzazione dei casali e delle torri del nord barese” e del “Parco di riqualificazione della conurbazione barese”.
- Il parco CO₂: è la proposta di forestazione urbana nelle aree produttive o industriali come aree per la compensazione ambientale. La proposta è quella di coprire con ampie superfici boscate le grandi aree a parcheggio, spazi aperti limitrofi alle aree industriali; realizzare barriere al rumore e alle polveri per proteggere i bordi edificati limitrofi o le alberature stradali, costruire fasce tampone sui margini delle lame che a volte lambiscono le aree industriali, in particolare in aree periurbane.

- La campagna urbanizzata: costituisce la proliferazione di funzioni urbane decontestualizzate e disperse negli ultimi decenni nello spazio rurale (villette, capannoni, centri commerciali, ecc.) a bassa densità, costitutiva dello sprawl urbano della città diffusa.
- La campagna abitata: al contrario della campagna urbanizzata si tratta di diffusione di tessuti produttivi e abitativi legati al mantenimento di un rapporto con le attività agricole, mantenendo un forte legame funzionale fra città e campagna.
- I paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica: territori di transizione tra la costa e mare, caratterizzati dalla presenza di rilevanti areali di naturalità e paesaggi rurali storici in via di estinzione. Assumono l'importante funzione di mantenere varchi aperti e segnare il ritmo paesaggistico delle città costiere.
- Il parco agroambientale costiero: anch'esso assume l'importante funzione di mantenere varchi aperti e segnare il ritmo paesaggistico delle città costiere. E' la campagna ad orti (frutteti, oliveti) costieri che si spinge fino alla fascia naturalistica della costa garantendo la continuità degli spazi aperti fra campagna e mare.

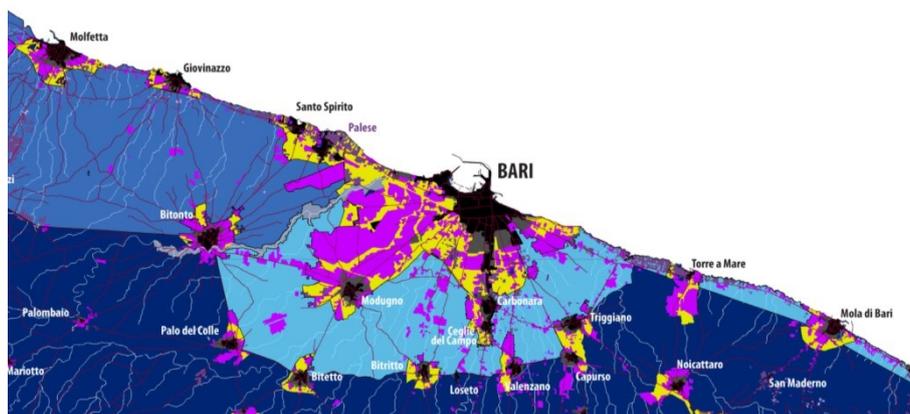


Figura 26: Stralcio elaborato 4.2.2 del PPTR: Il Patto città-campagna

5.3.3 Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR denominato “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali attraverso una rete integrata di mobilità, che recuperi strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale.

Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivopercettiva” dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali. A tal fine il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta che assicuri la percorribilità del territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.

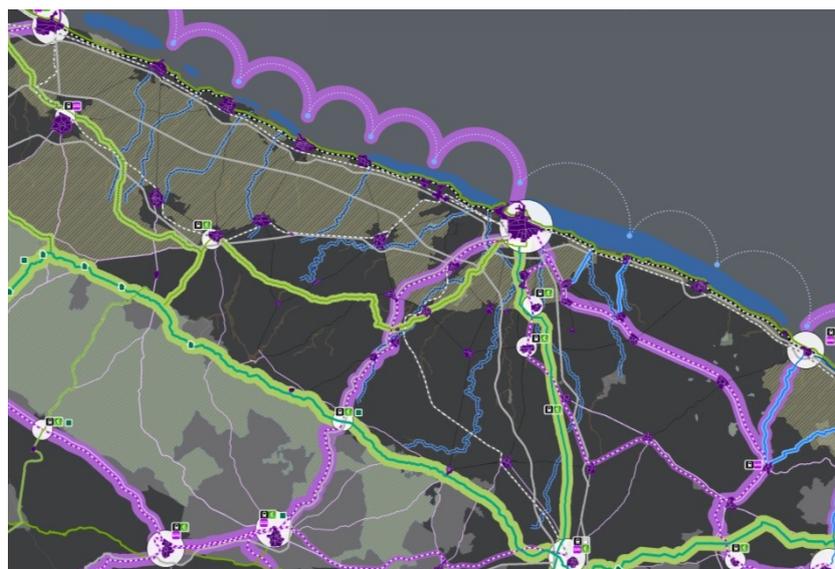


Figura 27: Stralcio elaborato 4.2.3 del PPTR: Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

5.3.4 La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR denominato “La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” ha il duplice scopo di arrestare i processi di degrado dovuti alla pressione insediativa e di valorizzare l’immenso patrimonio identitario (urbano, naturalistico, rurale, culturale) ancora presente nel sistema costiero e nei suoi entroterra.

Il progetto interessa, in particolare, i waterfront urbani, i sistemi dunali, le zone umide, le zone agricole, le urbanizzazioni periferiche, i collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, la navigabilità dolce.

La costa è anche il luogo della salvaguardia, valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi rurali storici, oggi sotto assedio edilizio (si pensi alla sorte dei sistemi storici di orti irrigui costieri), oltre che l’ambito di incentivazione di un’agricoltura costiera multifunzionale, meno idroesigente e a basso impatto sulla qualità idrologica degli acquiferi, dove si promuove e si incentiva il recupero delle tradizionali tecniche di aridocoltura, il riuso idrico e la raccolta dell’acqua piovana. In gioco vi è la salvaguardia dei caratteri territoriali storici della costa come alternanza equilibrata di aree edificate ed aree inedificate e la possibilità di contrastare l’attuale tendenza alla formazione di fronti costieri lineari continui non solo attraverso divieti, ma anche attraverso progetti di sviluppo locale ad alta valenza paesaggistica.

Il Progetto Territoriale per la Valorizzazione e Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri punta anche a tutelare e valorizzare tutti i beni patrimoniali che conferiscono ai differenti paesaggi costieri caratteri di unicità e specificità. Una parte consistente dei paesaggi costieri è frutto delle attività edilizie degli ultimi decenni. Per questo motivo, si prevedono azioni incisive per la riqualificazione ecologicamente orientata, e finanche per la ricostruzione dei paesaggi costieri di recente formazione.

Nel caso delle periferie costiere della città sono necessarie politiche e progetti per incrementarne la qualità urbana, architettonica ed ecologica dei nuovi insediamenti, puntando con decisione anche sulla riqualificazione e valorizzazione paesaggistica degli ampi sistemi di spazi aperti ivi presenti.

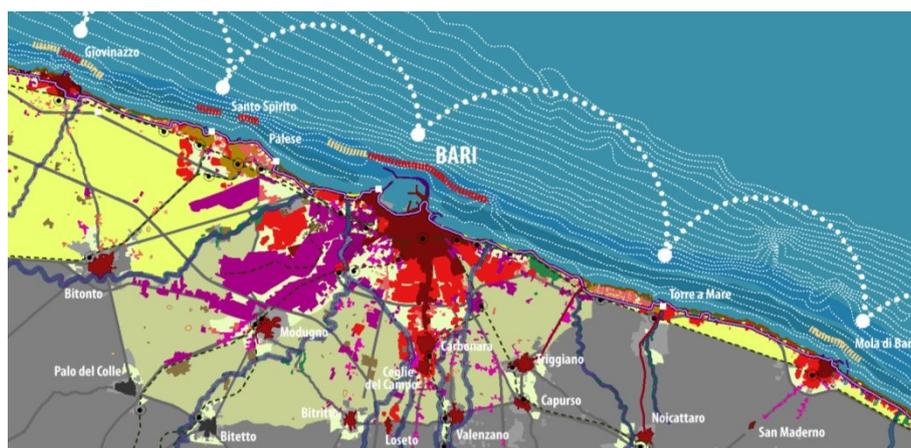


Figura 28: Stralcio elaborato 4.2.4 del PPTR: I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali

Nel caso dei fronti mare occupati da insediamenti e piattaforme a prevalente specializzazione residenzaleturistico- ricettiva si rendono necessari progetti di che puntino a migliorarne la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica anche al fine di incrementare qualitativamente l'offerta turistico-ricettiva regionale e la dotazione di spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero. Potrebbe essere necessario procedere alla riduzione della pressione insediativa sugli ecosistemi costieri attraverso progetti di rimozione dei detrattori di qualità paesaggistica, e successiva bonifica ambientale e ripristino naturalistico delle aree degradate.

5.3.5 I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale del PPTR denominato "La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" è finalizzato alla fruizione dei beni del patrimonio culturale, censiti dalla Carta dei Beni Culturali, ed alla valorizzazione dei beni culturali (puntuali e areali) quali sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesaggistiche di appartenenza.

Il progetto interessa, in particolare, l'attività di fruizione sia dei Contesti topografici stratificati, in quanto sistemi territoriali che ospitano i beni, sia delle aree di grande pregio e densità di beni culturali e ambientali a carattere monotematico (in via esemplificativa: sistemi di ville, di masserie, di uliveti monumentali).



Figura 29: Stralcio elaborato 4.2.5 del PPTR: I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali

6. LA VERIFICA DI COERENZA E DI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON IL PPTR

Il presente capitolo riporta le valutazioni della coerenza del progetto proposto rispetto agli obiettivi, le strategie, le azioni previste dal PPTR della Regione Puglia per la figura territoriale in cui ricade l'area di intervento.

6.1. Verifica della riproducibilità delle invarianti strutturali della Figura Territoriale

La matrice che segue rappresentano una prima valutazione (sintetica e qualitativa, quindi non analitica) della coerenza del progetto proposto rispetto alle regole di riproducibilità delle invarianti strutturali (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale) della figura territoriale 5.2/ La conca di Bari, in cui ricade l'area di intervento.

Matrice 4.1

Analisi di coerenza con le regole di riproducibilità delle invarianti strutturali

LEGENDA:



COERENZA DIRETTA



COERENZA INDIRETTA



NESSUNA RELAZIONE



COERENZA NULLA

Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali	
La riproducibilità dell'invariante è garantita:	
Dalla salvaguardia dell'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini.	☹️
Dalla salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso.	☹️
Dalla rigenerazione del morfotipo costiero roccioso: <ul style="list-style-type: none"> – riducendo la pressione insediativa della fascia costiera; – riducendo e mitigando l'armatura e artificializzazione della costa. 	😊
Dalla salvaguardia dell'integrità dei mosaici periurbani di Bari e dei cunei agricoli previsti dal Piano Quadroni per la loro funzione di corridoi ecologici e per il loro valore di presidio rurale all'interno di un ambiente artificializzato e dalla bassa qualità urbana.	☹️
Dalla tutela della struttura insediativa radiale di Bari e delle relazioni visive e funzionali tra Bari e i centri di prima e seconda corona: <ul style="list-style-type: none"> – evitando trasformazioni territoriali (ad esempio nuove infrastrutture) che compromettano o alterino il sistema stradale a raggiera che collega Bari ai centri a corona; – evitando nuovi fenomeni di espansione insediativa e produttiva lungo le radiali. 	☹️
Dalla salvaguardia e ripristino della riconoscibilità del centro storico e delle sue relazioni fisiche e visive con il mare: <ul style="list-style-type: none"> – riqualificando i margini urbani costieri attraverso una riprogettazione dei waterfront; – conservando la mixité funzionale e sociale dei quartieri portuali attraverso la valorizzazione delle tradizioni marinare e cantieristiche. 	😊
Dalla salvaguardia e recupero dei caratteri morfologici e funzionali del sistema delle masserie storiche.	☹️
Dall'integrità e dalla leggibilità del sistema di torri costiere quali fulcri visivi e punti panoramici del paesaggio della costa alta.	☹️

Dall'analisi dei risultati della valutazione (considerata la tipologia di intervento previsto) si può delineare una sostanziale **mancanza di relazione** tra le regole di riproducibilità delle invarianti strutturali definite dal PPTR

per la Figura d'Ambito e l'intervento previsto che interessa l'area portuale e dunque un'area della costa già artificializzata.

In merito alla coerenza con la riqualificazione del waterfront si rimanda al successivo paragrafo 0.

6.2. Verifica del rispetto degli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale per l'Ambito Paesaggistico

La matrice che segue rappresentano una prima valutazione (sintetica e qualitativa, quindi non analitica) della coerenza del progetto proposto rispetto agli obiettivi, le strategie, le azioni previste dal PPTR della Regione Puglia per l'ambito paesaggistico 5/Puglia centrale, in cui ricade l'area di intervento.

Matrice 4.2

Analisi di coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale

LEGENDA:

 COERENZA DIRETTA  COERENZA INDIRETTA  NESSUNA RELAZIONE  COERENZA NULLA

Direttive	
A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche	
<ul style="list-style-type: none"> – assicurano adeguati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del reticolo idrografico finalizzati a incrementarne la funzionalità idraulica; – prevedono misure per favorire la rilocalizzazione di opere ed infrastrutture insediate nelle aree di pertinenza fluviale; – riducono l'artificializzazione dei corsi d'acqua; – realizzano le opere di difesa del suolo e di contenimento dei fenomeni di esondazione a basso impatto ambientale ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica; – assicurano la continuità idraulica impedendo l'occupazione delle aree di deflusso anche periodico delle acque e la realizzazione in loco di attività incompatibili quali l'agricoltura. 	
<ul style="list-style-type: none"> – individuano e valorizzano naturalisticamente le aree di recapito finale di bacino endoreico; – individuano e tutelano le manifestazioni carsiche epigee e ipogee, con riferimento particolare alle doline e agli inghiottitoi carsici; – prevedono misure atte ad impedire l'impermeabilizzazione dei suoli privilegiando l'uso agricolo estensivo, e a contrastare l'artificializzazione dei recapiti finali (vore e inghiottitoi) e il loro uso improprio come ricettori delle acque reflue urbane. 	
<ul style="list-style-type: none"> – individuano i manufatti in pietra legati alla gestione tradizionale della risorsa idrica (cisterne, pozzi, canali, norie) al fine di garantirne la tutela e la funzionalità; – incentivano il recupero delle tradizionali tecniche di aridocoltura, di raccolta dell'acqua piovana e riuso delle acque; – incentivano un'agricoltura costiera multifunzionale a basso impatto sulla qualità idrologica degli acquiferi e poco idroesigente; – incentivano nelle nuove urbanizzazioni la realizzazione di cisterne di raccolta dell'acqua piovana, della relativa rete di distribuzione e dei conseguenti punti di presa per il successivo utilizzo nella rete duale; – limitano i prelievi idrici in aree sensibili ai fenomeni di salinizzazione. 	
<ul style="list-style-type: none"> – individuano cartograficamente le aree umide costiere (ad esempio l'area umida di Ariscanne-Boccardo e della Vasca di Trani), le sorgenti carsiche e gli sbocchi a mare delle lame da tutelare e rinaturalizzazione anche attraverso l'istituzione di aree naturali protette; – favoriscono l'uso di tecniche a basso impatto ambientale e tali da non alterare gli equilibri sedimentologici litoranei negli interventi per il contenimento delle forme di erosione costiera e di dissesto della falesia; – limitano gli impatti derivanti da interventi di trasformazione del suolo nei bacini idrografici sugli equilibri dell'ambiente costiero. 	



<ul style="list-style-type: none">– prevedono una specifica valutazione della compatibilità delle nuove costruzioni in rapporto alle dinamiche geomorfologiche e meteo marine.	
<ul style="list-style-type: none">– promuovono la diffusione della conoscenza del paesaggio delle aree demaniali costiere al fine di incrementare la consapevolezza sociale dei suoi valori e di limitarne le alterazioni.	
<ul style="list-style-type: none">– promuovono opere di riqualificazione paesaggistica, naturalistica e di valorizzazione fruitiva nei territori interessati da attività estrattive dismesse.	
A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali	
<ul style="list-style-type: none">– approfondiscono il livello di conoscenza delle componenti della Rete ecologica della biodiversità e ne definiscono specificazioni progettuali e normative al fine della sua implementazione e conservazione;– individuano anche cartograficamente il reticolo dei muretti a secco al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di trasformazione e alterazione;– incentivano la realizzazione del Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica polivalente;– evitano trasformazioni che compromettano la funzionalità della rete ecologica per la Biodiversità, in particolare relativamente alle lame, ai pascoli, ai boschi residui ed al sistema dei muretti a secco.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano anche cartograficamente le aree di pertinenza fluviale delle lame, ai fini di una loro tutela e rinaturalizzazione.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano anche cartograficamente il reticolo dei canali della bonifica al fine di tutelarli integralmente da fenomeni di semplificazione o artificializzazione;– prevedono interventi di valorizzazione e riqualificazione naturalistica delle sponde e dei canali della rete di bonifica idraulica.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano, anche cartograficamente, adeguate fasce di rispetto dei percorsi ciclopeditoni e dei tratturi e ne valorizzano la funzione di connessione ecologica come previsto dai Progetti territoriali per il paesaggio regionale Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce e la rete ecologica regionale polivalente.	
<ul style="list-style-type: none">– incentivano l'estensione, il miglioramento e la corretta gestione di pratiche agro ambientali (come le colture promiscue, l'inerbimento degli oliveti) e le formazioni naturali e seminaturali (come le aree boscate della fascia pedemurgiana e le aree naturali a pascolo), in coerenza con il Progetto territoriale per il paesaggio regionale Rete ecologica regionale polivalente.	
<ul style="list-style-type: none">– prevedono misure atte a riorganizzare, ricompattare e/o arretrare le superfici attrezzate e i parcheggi connessi al turismo balneare, tramite l'uso di tecniche costruttive eco-compatibili e non invasive;– prevedono misure atte a eliminare le opere incongrue e favorire la rimozione invernale delle infrastrutture.	
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali	
A.3.1 Componenti dei paesaggi rurali	
<ul style="list-style-type: none">– riconoscono e perimetrano nei propri strumenti di pianificazione, i paesaggi rurali caratterizzanti e individuano gli elementi costitutivi al fine di tutelarne l'integrità, con particolare riferimento alle opere di rilevante trasformazione territoriale, quali i fotovoltaici al suolo che occupano grandi superfici;– incentivano la conservazione dei beni diffusi del paesaggio rurale quali le architetture minori in pietra e i muretti a secco;– incentivano le produzioni tipiche e le cultivar storiche presenti.	
<ul style="list-style-type: none">– prevedono strumenti di valutazione e di controllo del corretto inserimento nel paesaggio rurale dei progetti infrastrutturali, nel rispetto della giacitura della maglia agricola caratterizzante, e della continuità dei tracciati dell'infrastrutturazione antica;– limitano ogni ulteriore edificazione nel territorio rurale che non sia finalizzata a manufatti destinati alle attività agricole.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano anche cartograficamente i manufatti edilizi tradizionali del paesaggio rurale e in genere i manufatti in pietra a secco, inclusi i muri di pertinenza delle proprietà, al fine di garantirne la tutela;– promuovono azioni di salvaguardia e tutela dell'integrità dei caratteri morfologici e funzionali dell'edilizia rurale con particolare riguardo alla leggibilità del rapporto originario tra i manufatti e la rispettiva area di pertinenza;– promuovono azioni di restauro e valorizzazione dei giardini storici produttivi delle ville suburbane.	
<ul style="list-style-type: none">– tutelano le aree di pertinenza dei manufatti edilizi rurali, vietandone l'occupazione da parte di strutture incoerenti.	
<ul style="list-style-type: none">– riconoscono e individuano, anche cartograficamente, le aree agricole residuali lungo le coste al fine di preservarle da nuove edificazioni (con particolare riferimento alla fascia Barletta-Andria-Bisceglie);	



<ul style="list-style-type: none">– incentivano l’adozione di misure agroambientali all’interno delle aree agricole residuali al fine di garantirne la conservazione.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano e valorizzano il patrimonio rurale e monumentale presente nelle aree periurbane inserendolo come potenziale delle aree periferiche e integrandolo alle attività urbane;– incentivano la multifunzionalità delle aree agricole periurbane previste dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale “Patto città-campagna”;– limitano la proliferazione dell’insediamento nelle aree rurali.	😊
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali	
A.3.2 Componenti dei paesaggi urbani	
<ul style="list-style-type: none">– prevedono la riqualificazione dei fronti urbani dei centri baresi, con il mantenimento delle relazioni qualificanti (fisiche, ambientali, visive) tra insediamento, costa e spazio rurale storico;– salvaguardano la mixité funzionale e sociale dei centri storici con particolare attenzione alla valorizzazione delle tradizioni produttive artigianali;– tutelano i manufatti storici e gli spazi aperti agricoli relittuali inglobati nei recenti processi di edificazione;– salvaguardano i varchi ineditati lungo gli assi lineari infrastrutturali, in particolare lungo il sistema di prima e di seconda corona e lungo le radiali del sistema a raggiera che si diparte dal centro capoluogo;– evitano la costruzione di nuove infrastrutture che alterino la struttura radiale della raggiera di Bari, e le relazioni visive e funzionali tra Bari e i centri a corona;– contrastano l’insorgenza di espansioni abitative in discontinuità con i tessuti urbani preesistenti, e favoriscono progetti di recupero paesaggistico dei margini urbani.	😊
<ul style="list-style-type: none">– individuano, anche cartograficamente, le urbanizzazioni paesaggisticamente improprie e abusive, attraverso la loro delocalizzazione anche tramite apposite modalità perequative o ne mitigano gli impatti;– promuovono il miglioramento dell’efficienza ecologica dei tessuti edilizi a specializzazione turistica e dei complessi residenziali-turistico-ricettivi presenti lungo il litorale adriatico;– salvaguardano i caratteri di naturalità della fascia costiera e riqualificano le aree edificate più critiche in prossimità della costa, attraverso la dotazione di un efficiente rete di deflusso delle acque reflue e la creazione di un sistema di aree verdi che integrino le isole di naturalità e agricole residue.	😊
<ul style="list-style-type: none">– specificano, anche cartograficamente, gli spazi aperti interclusi dai tessuti edilizi urbani e gli spazi aperti periurbani;– ridefiniscono i margini urbani attraverso il recupero della forma compiuta dei fronti urbani verso lo spazio agricolo;– potenziano il rapporto ambientale, alimentare, fruitivo, ricreativo, fra città e campagna ai diversi livelli territoriali anche attraverso la realizzazione di parchi agricoli a carattere multifunzionale, in coerenza con quanto indicato dal Progetto territoriale per il paesaggio regionale Patto città/campagna.	😊
<ul style="list-style-type: none">– individuano, anche cartograficamente, e tutelano le testimonianze insediative della cultura idraulica (come le norie nell’agro di Mola, antichi manufatti per la captazione dell’acqua);– favoriscono la realizzazione dei progetti di fruizione dei contesti topografici stratificati (CTS) presenti sulla superficie dell’ambito, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR <i>Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali</i>.	😊
<ul style="list-style-type: none">– individuano, anche cartograficamente, le aree produttive da trasformare prioritariamente in APPEA (Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate, come le grandi aree industriali e commerciali che si dispongono lungo la S.S. 16 (Barletta, Trani, Bisceglie) e S.S. 98 (Andria, Corato, Bitonto) e la grande zona ASI tra Modugno – Bari e Bitonto, secondo quanto delineato dalle Linee guida sulla progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate;– promuovono la riqualificazione delle aree produttive e commerciali di tipo lineare lungo le strade mercato come la S.S. 100, la S.S.16 tra Bari e Mola, attraverso progetti volti a ridurre l’impatto visivo, migliorare la qualità paesaggistica ed architettonica, rompere la continuità lineare dell’edificato e valorizzare il rapporto con le aree agricole contermini.	😊
A.3 Struttura e componenti antropiche e storico-culturali	
A.3.3 Componenti visivo percettive	
<ul style="list-style-type: none">– impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche	😊



<p>che caratterizzano la struttura delle figure territoriali;</p> <ul style="list-style-type: none">– individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano cartograficamente ulteriori orizzonti persistenti che rappresentino riferimenti visivi significativi nell'attraversamento dei paesaggi dell'ambito al fine di garantirne la tutela;– impediscono le trasformazioni territoriali che alterino il profilo degli orizzonti persistenti o interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche.	
<ul style="list-style-type: none">– verificano i punti panoramici potenziali indicati dal PPTR ed individuano cartograficamente gli altri siti naturali o antropico-culturali da cui è possibile cogliere visuali panoramiche di insieme delle "figure territoriali", così come descritte nella Sezione B delle schede, al fine di tutelarli e promuovere la fruizione paesaggistica dell'ambito;– individuano i corrispondenti con visuali e le aree di visuale in essi ricadenti al fine di garantirne la tutela anche attraverso specifiche normative d'uso;– impediscono modifiche allo stato dei luoghi che interferiscano con i con visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama;– riducono gli ostacoli che impediscano l'accesso al belvedere o ne compromettano il campo di percezione visiva e definiscono le misure necessarie a migliorarne l'accessibilità;– individuano gli elementi detrattori che interferiscono con i con visuali e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico dei luoghi e per il miglioramento della percezione visiva dagli stessi;– promuovono i punti panoramici come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto punti di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.	
<ul style="list-style-type: none">– individuano cartograficamente le visuali di rilevante valore paesaggistico che caratterizzano l'identità dell'ambito, al fine di garantirne la tutela e la valorizzazione;– impediscono le trasformazioni territoriali che interferiscano con i quadri delle visuali panoramiche o comunque compromettano le particolari valenze ambientali storico culturali che le caratterizzano;– valorizzano le visuali panoramiche come risorsa per la promozione, anche economica, dell'ambito, per la fruizione culturale-paesaggistica e l'aggregazione sociale.	
<ul style="list-style-type: none">– impediscono le trasformazioni territoriali (nuovi insediamenti residenziali turistici e produttivi, nuove infrastrutture, rimboschimenti, impianti tecnologici e di produzione energetica) che alterino o compromettano le componenti e le relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche ed ecologiche che caratterizzano la struttura delle figure territoriali;– individuano gli elementi detrattori che alterano o interferiscono con le componenti descritte nella sezione B.2 della scheda, compromettendo l'integrità e la coerenza delle relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, e ne mitigano gli impatti.	
<ul style="list-style-type: none">– implementano l'elenco delle strade panoramiche indicate dal PPTR (Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce);– individuano cartograficamente le altre strade da cui è possibile cogliere visuali di insieme delle figure territoriali dell'ambito;– individuano fasce di rispetto a tutela della fruibilità visiva dei paesaggi attraversati e impediscono le trasformazioni territoriali lungo i margini stradali che compromettano le visuali panoramiche;– definiscono i criteri per la realizzazione delle opere di corredo alle infrastrutture per la mobilità (aree di sosta attrezzate, segnaletica e cartellonistica, barriere acustiche) in funzione della limitazione degli impatti sui quadri paesaggistici;– indicano gli elementi detrattori che interferiscono con le visuali panoramiche e stabiliscono le azioni più opportune per un ripristino del valore paesaggistico della strada;– valorizzano le strade panoramiche come risorsa per la fruizione paesaggistica dell'ambito in quanto canali di accesso visuale preferenziali alle figure territoriali e alle bellezze panoramiche, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce.	

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">– individuano i viali storici di accesso alle città, al fine di garantirne la tutela e ripristinare dove possibile le condizioni originarie di continuità visiva verso il fronte urbano;– impediscono interventi lungo gli assi di accesso storici che comportino la riduzione o alterazione delle visuali prospettiche verso il fronte urbano, evitando la formazione di barriere e gli effetti di discontinuità;– impediscono interventi che alterino lo skyline urbano o che interferiscano con le relazioni visuali tra asse di ingresso e fulcri visivi urbani;– attuano misure di riqualificazione dei margini lungo i viali storici di accesso alle città attraverso la regolamentazione unitaria dei manufatti che definiscono i fronti stradali e dell'arredo urbano;– prevedono misure di tutela degli elementi presenti lungo i viali storici di accesso che rappresentano quinte visive di pregio (filari alberati, ville periurbane). | |
|--|--|

Dall'analisi dei risultati della valutazione (considerata la tipologia di intervento previsto) si può delineare una sostanziale **mancanza di relazione** tra i principali "obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale della figura d'ambito" (declinati in direttive da attuare nei piani attuativi e nelle opere di rilevante trasformazione), definiti nello scenario strategico del PPTR per la Figura d'Ambito dell'intervento previsto.

6.3. Il progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia nel PPTR

La parte IV del PPTR è dedicata allo scenario strategico, ovvero il riferimento strategico per l'attuazione degli obiettivi e delle strategie del piano che è articolato in tre parti:

- obiettivi generali e specifici dello scenario;
- cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale;
- progetti integrati di paesaggio sperimentali.

Tra i cinque progetti sperimentali per il paesaggio regionale assume particolare importanza, per la valutazione del presente progetto, il progetto denominato "La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri".

Tra le indicazioni che emergono dalla parte introduttiva al progetto territoriale, al riguardo dell'approccio metodologico nel PPTR è evidenziato che nel rispetto delle direttive europee vigenti, il PPTR Puglia sceglie di adottare un approccio integrato e strategico alla pianificazione e gestione delle zone costiere, allineandosi a quanto si va facendo sui litorali degli altri paesi europei.

Il Progetto Territoriale per la Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri della Puglia è sviluppato in coerenza con la Strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere e con Schema di Sviluppo Spaziale Europeo, che hanno evidenziato come le aree costiere (proprio perché caratterizzate da un alto livello di pressione antropica e nel contempo da un'elevata fragilità ambientale e diversità ecologica) necessitano di strategie integrate di sviluppo spaziale, capaci di bilanciare tutela attiva e valorizzazione dei territori con il coinvolgimento delle comunità insediate.

Anche grazie ai nuovi strumenti regionali sullo stato della conoscenza del territorio costiero è oggi possibile sviluppare un progetto territoriale regionale di respiro strategico, vale a dire in grado di integrare le previsioni tra programmi, strumenti e progettualità per la tutela, valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri attraverso una visione coerente del futuro che tenga insieme contemporaneamente obiettivi ambientali, culturali, di qualità del paesaggio e urbana, infrastrutturali e, non da ultimo, economico-turistici.

Il Progetto Territoriale per la Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri di Puglia muove dall’assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una definizione “profonda” della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m sancita dalla legge Galasso.

L’obiettivo di contrastare l’attuale tendenza ad un’organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze e attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell’anno, implica l’assunzione del concetto di “zona costiera” come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, come ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri”.

Il PPTR individua anche le “componenti” del progetto strategico articolandone i contenuti rispetto le singole situazioni di contesto; nel caso dell’intervento proposto, il sistema waterfront per l’area portuale di Bari, riconosciuto nel PPTR, rientra nella tipologia di “Waterfront urbano storico da valorizzare”.

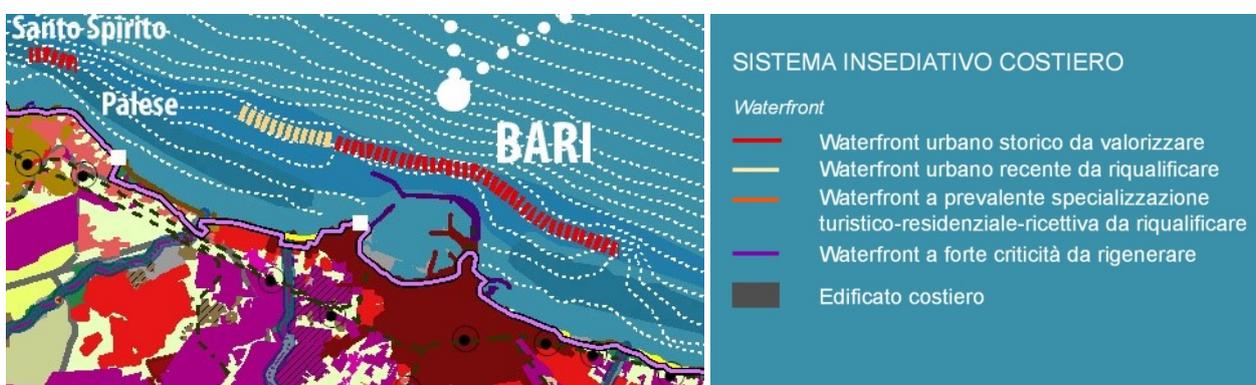


Figura 30: Stralcio elaborato 4.2.4 del PPTR: I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali – tipologia di waterfront del porto di Bari

Waterfront urbano storico da valorizzare

Individua i fronti a mare dei centri urbani costieri rilevati dalla Carta IGM 1947-58, caratterizzati in prevalenza da elevata qualità architettonica ed urbanistica, ma non sempre valorizzati in forme adeguate.

I progetti di valorizzazione dovranno puntare a preservare le relazioni fisiche e visive tra insediamento, spazio pubblico e paesaggio marino (lungomare, percorsi lungo le mura, rotonde, terrazze). Gli spazi aperti storici esistenti dovranno essere organizzati in un sistema continuo di spazi pubblici, prevedendo l’uso di materiali, tecniche e tipologie costruttive locali ecocompatibili e l’introduzione di vegetazione autoctona mediterranea.

Di seguito si riportano gli obiettivi e le conseguenti azioni da intraprendere individuati dal PPTR per la tipologia di Waterfront dell’area portuale di Bari.

Obiettivi	Elementi di progetto	Azioni che concorrono alla realizzazione dello scenario
9.3 Salvaguardare la diversità e varietà dei paesaggi costieri storici della Puglia	Waterfront urbano storico da valorizzare	Le azioni da intraprendere riguardano principalmente: – la tutela e valorizzazione degli elementi caratterizzanti i waterfront e le relazioni fisiche e visive tra insediamento e paesaggio marino (lungomare, percorsi lungo le mura, rotonde, terrazze);

		<ul style="list-style-type: none"> – la salvaguardia della mixité funzionale e sociale dei quartieri portuali storici, con particolare riguardo alla valorizzazione delle tradizioni marinare e cantieristiche; – il restauro del patrimonio edilizio storico attraverso l'uso di materiali, tecniche e tipologie costruttive locali ecocompatibili.
--	--	--

La matrice che segue rappresenta una prima valutazione (sintetica e qualitativa e quindi non analitica) della coerenza del progetto proposto con gli obiettivi previsti dal PPTR della Regione Puglia per il progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.

Matrice 4.3

Analisi di coerenza con lo scenario strategico del progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri del PPTR

LEGENDA:



COERENZA DIRETTA



COERENZA INDIRECTA



NESSUNA RELAZIONE



COERENZA NULLA

Azioni che concorrono alla realizzazione dello scenario	
La tutela e valorizzazione degli elementi caratterizzanti i waterfront e le relazioni fisiche e vive tra insediamento e paesaggio marino (lungomare, percorsi lungo le mura, rotonde, terrazze);	
La salvaguardia della mixité funzionale e sociale dei quartieri portuali storici, con particolare riguardo alla valorizzazione delle tradizioni marinare e cantieristiche	
Il restauro del patrimonio edilizio storico attraverso l'uso di materiali, tecniche e tipologie costruttive locali ecocompatibili	

La tipologia di intervento oggetto della presente valutazione, prevedendo l'ampliamento della sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto già presente all'interno dell'area portuale, non comporta l'introduzione di nuove attività che potrebbero modificare l'assetto funzionale e sociale dei quartieri portuali storici e, pertanto, risulta **coerente con le azioni previste dal PPTR della Regione Puglia per il progetto territoriale per la valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri.**

6.4. Verifica di conformità e compatibilità con il sistema delle tutele del PPTR

Il PPTR delimita i **beni paesaggistici** di cui all'art. 134 del Codice, nonché **ulteriori contesti** a norma dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice e ne detta rispettivamente le specifiche prescrizioni d'uso e le misure di salvaguardia e utilizzazione nelle relative NTA

Il PPTR, per la descrizione dei caratteri del paesaggio, definisce all'art. 39 delle NTA tre strutture, a loro volta articolate in componenti, ciascuna delle quali soggetti a specifica disciplina:

- Struttura idro-geo-morfologica
 - Componenti geomorfologiche
 - Componenti idrologiche
- Struttura ecosistemica e ambientale
 - Componenti botanico-vegetazionali
 - Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

- Struttura antropica e storico-culturale
 - Componenti culturali e insediative
 - Componenti dei valori percettivi

Con riferimento specifico alle aree oggetto dell'intervento progettuale, sono state analizzate e valutate le singole componenti ambientali perimetrate dal PPTR, al fine di verificare la compatibilità del progetto con le previsioni del Piano.

STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

- Le **componenti idrologiche** individuate dal PPTR comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.40 delle N.T.A.):
 - I **beni paesaggistici** sono costituiti da:
 - 1) Territori costieri; 2) Territori contermini ai laghi; 3) Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche.
 - Gli **ulteriori contesti** sono costituiti da:
 - 1) Reticolo idrografico di connessione della Rete Ecologica Regionale; 2) Sorgenti; 3) Aree soggette a vincolo idrogeologico.
- Le **componenti geomorfologiche** individuate dal PPTR comprendono esclusivamente ulteriori contesti (art.49 delle N.T.A.):
 - Gli **ulteriori contesti** sono costituiti da:
 - 1) Versanti; 2) Lame e Gravine; 3) Doline; 4) Grotte; 5) Geositi; 6) Inghiottoi; 7) Cordoni dunari.

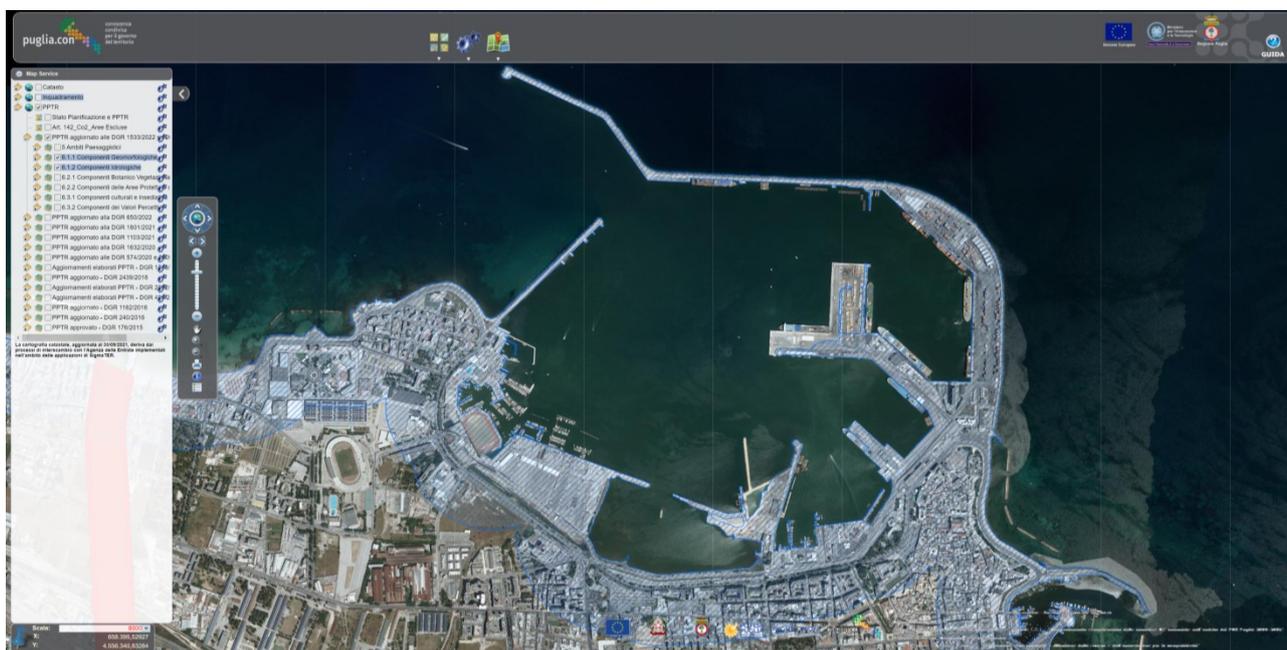


Figura 31: PPTR – Struttura idro-geo-morfologica (consultazione WebGis del SIT Puglia)

Dall'analisi delle aree tutelate dai beni paesaggistici e gli ulteriori contesti della Struttura idro-geo-morfologica, l'area di intervento risulta interessata dai beni paesaggistici dei "Terreni costieri".

STRUTTURA ECOSISTEMICA E AMBIENTALE

- Le **componenti botanico-vegetazionali** individuate dal PPTR comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.57 delle N.T.A.):

- I beni paesaggistici sono costituiti da:
 - 1) Boschi; 2) Zone umide Ramsar.
- Gli ulteriori contesti sono costituiti da:
 - 1) Aree umide 2) Prati e pascoli naturali; 3) Formazioni arbustive in evoluzione naturale; 4) Area di rispetto dei boschi
- Le **componenti delle aree protette e dei siti di rilevanza naturalistica** individuate dal PPTR comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.67 delle N.T.A.):
 - I beni paesaggistici sono costituiti da:
 - 1) Parchi e riserve nazionali o regionali, nonché gli eventuali territori di protezione esterna dei parchi.
 - Gli ulteriori contesti sono costituiti da:
 - 1) Siti di rilevanza naturalistica; 2) Area di rispetto dei parchi e delle riserve regionali.

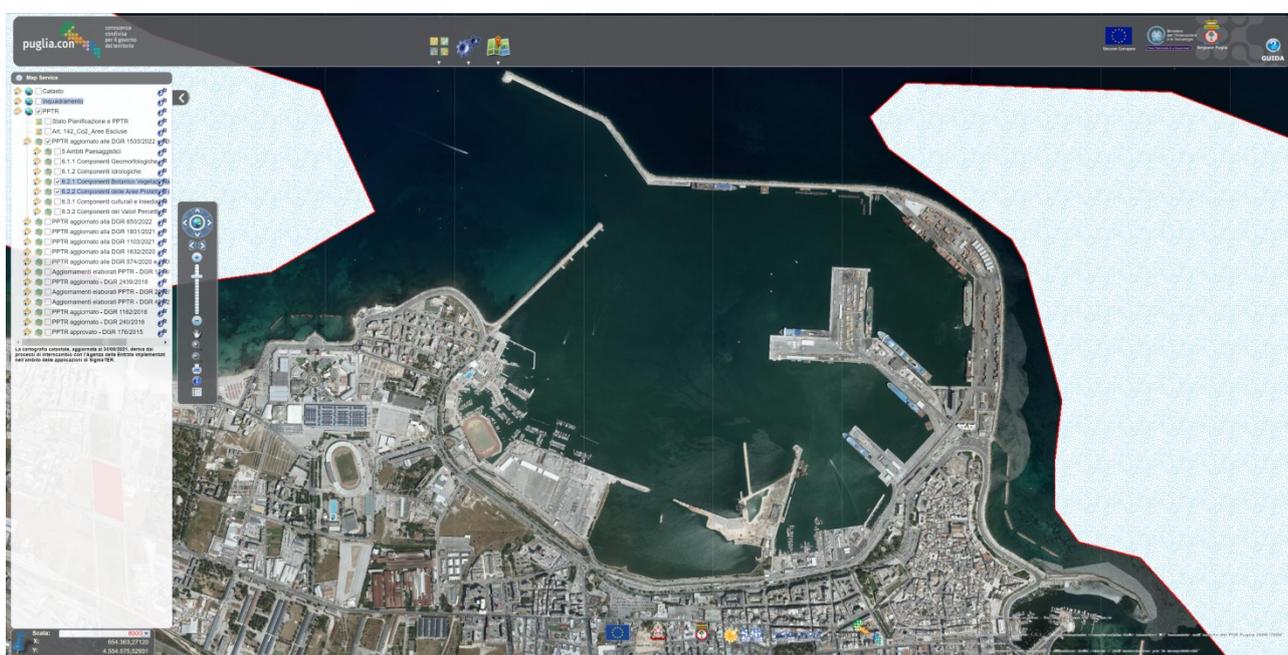


Figura 32: PPTR – Struttura ecosistemica e ambientale (consultazione WebGis del SIT Puglia)

L'intervento non interessa né aree tutelate dai beni paesaggistici, né gli ulteriori contesti della Struttura ecosistemica e ambientale.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

- Le **componenti culturali e insediative** individuate dal PPTR comprendono beni paesaggistici e ulteriori contesti (art.74 delle N.T.A.):
 - I beni paesaggistici sono costituiti da:
 - 1) Immobili e aree di notevole interesse pubblico; 2) Zone gravate da usi civici; 3) Zone di interesse archeologico.
 - Gli ulteriori contesti sono costituiti da:
 - 1) Città consolidata; 2) Testimonianze della stratificazione insediativa; 3) Area di rispetto delle componenti culturali e insediative; 4) Paesaggi rurali.
- Le **componenti dei valori percettivi** individuate dal PPTR comprendono esclusivamente ulteriori contesti (art.84 delle N.T.A.):

- Gli *ulteriori contesti* sono costituiti da:
 - 1) Strade a valenza paesaggistica; 2) Strade panoramiche; 3) Punti panoramici; 4) Coni visuali.

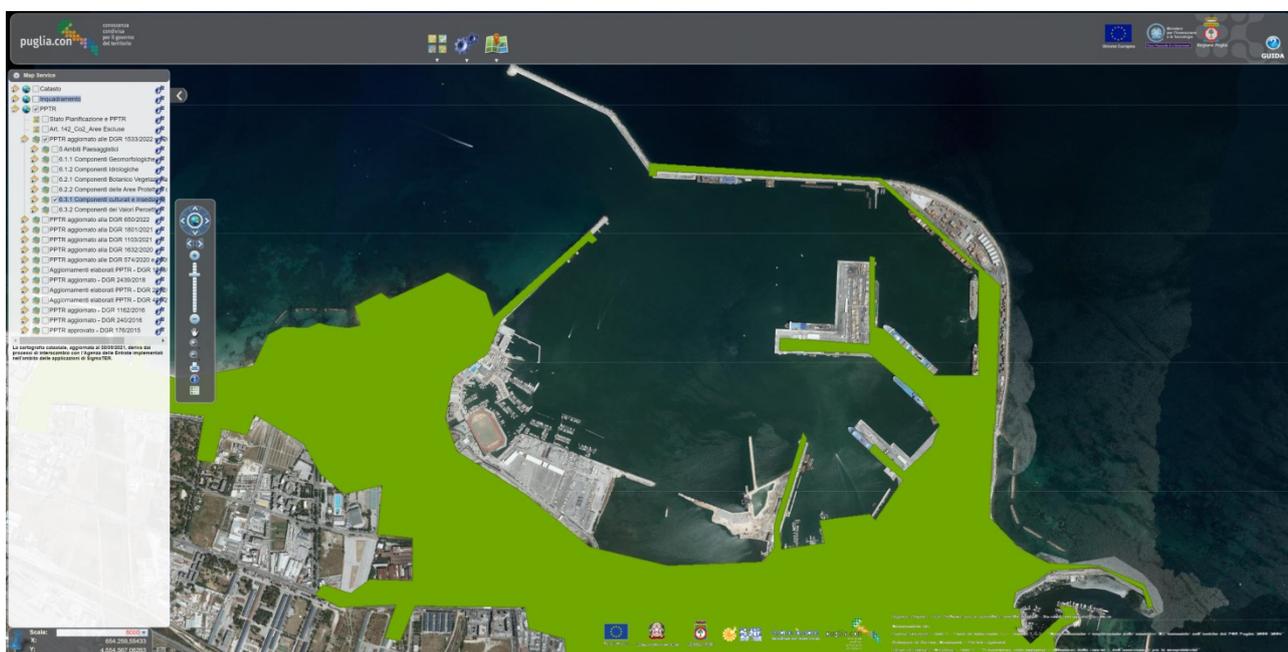


Figura 33: Struttura antropica e storico-culturale-Componenti culturali e insediative (consultazione WebGis del SIT Puglia)

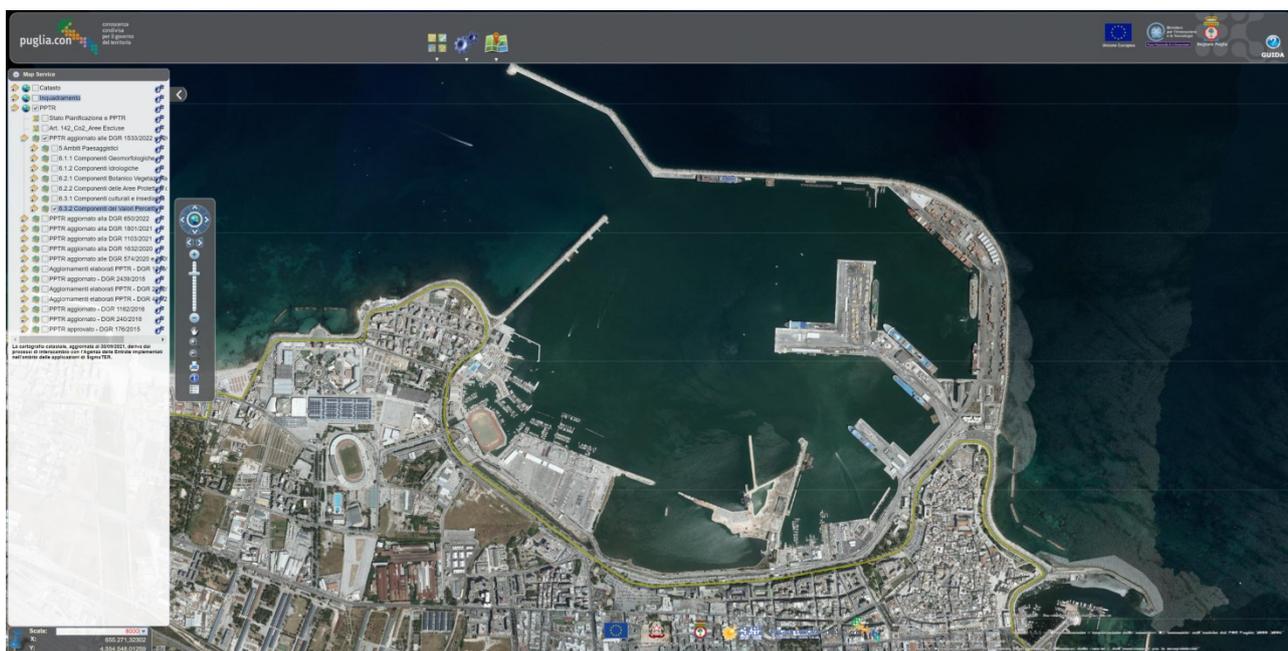


Figura 34: Struttura antropica e storico-culturale-Componenti dei valori percettivi (consultazione WebGis del SIT Puglia)

Dall'analisi delle aree tutelate dai beni paesaggistici e gli ulteriori contesti della Struttura antropica e storico-culturale, l'area di intervento risulta interessata dagli ulteriori contesti paesaggistici della "Città consolidata" e delle "Strade a valenza paesaggistica".

Il Comune di Bari, nelle more della formazione del PUG conformato al PPTR, con Delibera di Giunta comunale n. 6 del 17/01/2022 ha perfezionato la procedura di cui al comma 5 dell'art. 38 delle NTA del PPTR,

delimitando e rappresentando in scala idonea le aree di cui al co. 2 dell'art. 142 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e quindi escluse dalla tutela paesaggistica ex L. 431/85 e ss.mmm.ii..

La perimetrazione approvata con DGC Bari n.6/2022 esclude ai sensi dell'art. 142 co.2 del D.Lgs 42/2004 l'UCP "Città consolidata" e l'UCP "Strada a valenza paesaggistica", mentre resta incluso il Bene Paesaggistico dei "Territori costieri".

Di seguito si riporta lo stralcio della perimetrazione degli UCP di cui alla DGC Bari n. 6 del 14/01/2022.

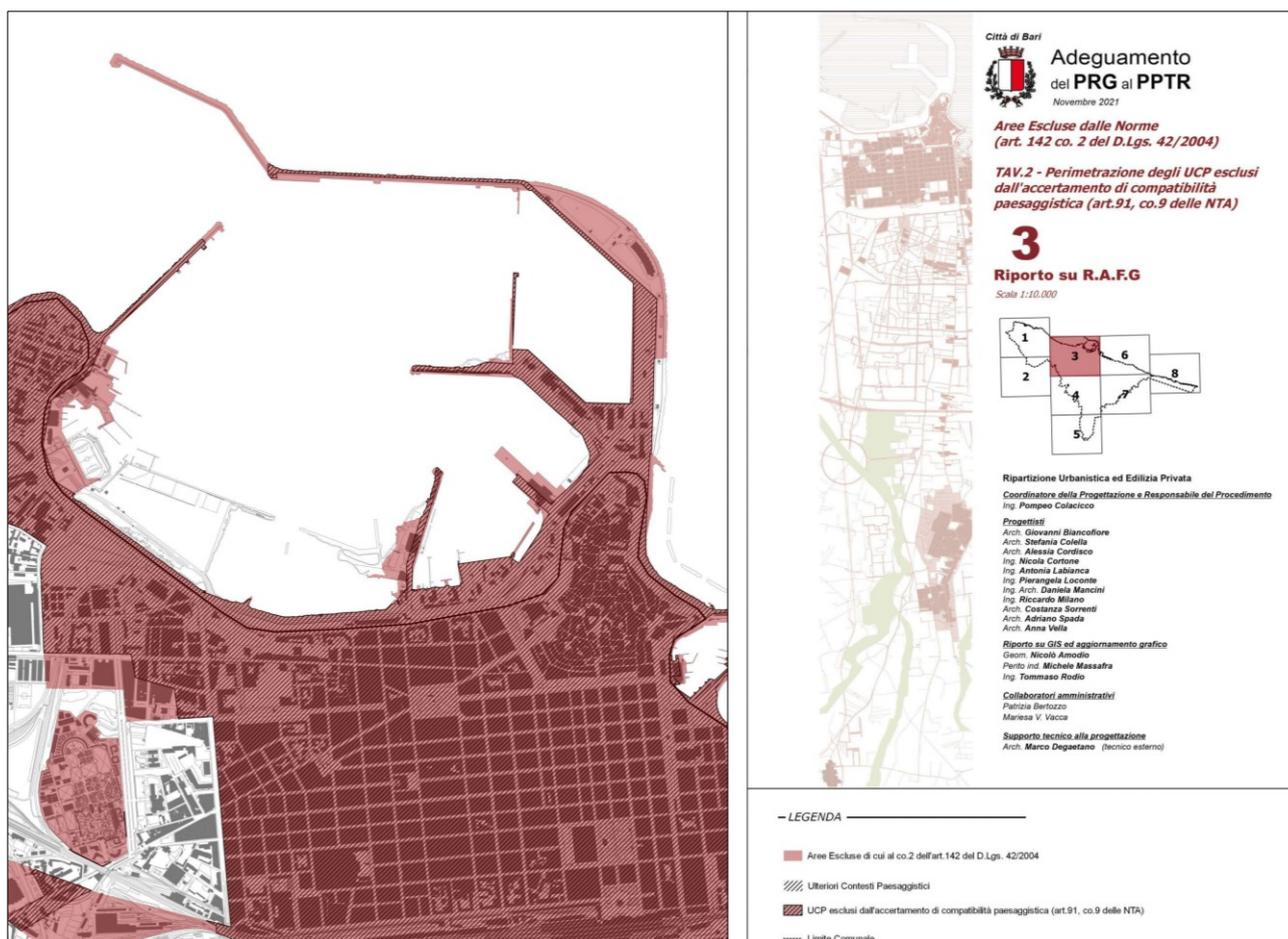


Figura 35: Stralcio dell'elaborato "TAV.2 – Perimetrazione degli UCP esclusi dall'accertamento di compatibilità paesaggistica (art.91, co.9 delle NTA)" allegato alla DGC Bari n. 6 del 14/01/2022

Pertanto l'intervento, intercettando i beni paesaggistici dei "Territori costieri", sarà subordinato all'autorizzazione paesaggistica.

6.4.1 I Beni Paesaggistici "Territori costieri"

I territori costieri (art 142, comma 1, lett. a, del Codice) come definiti dall'art. 41 "Definizioni dei beni paesaggistici di cui alle componenti idrologiche", consistono nella fascia di profondità costante di 300 m, a partire dalla linea di costa individuata dalla Carta Tecnica Regionale, come delimitata anche per le isole nelle tavole della sezione 6.1.2. del PPTR.

Gli indirizzi per le componenti idrologiche

Nelle NTA del PPTR, gli indirizzi sono disposizioni che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del piano da conseguire.

L'art. 43 delle NTA del PPTR, specifica quali sono gli indirizzi per le componenti idrologiche:

1. *Gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a:*
 - a. *coniugare il miglioramento della qualità chimico-fisica e biologica delle risorse idriche, l'equilibrio idraulico e il pareggio del bilancio idrologico regionale con il miglioramento della qualità ecologica e paesaggistica dei paesaggi dell'acqua;*
 - b. *salvaguardare i caratteri identitari e le unicità dei paesaggi dell'acqua locali al fine di contrastare la tendenza alla loro cancellazione, omologazione e banalizzazione;*
 - c. *limitare e ridurre le trasformazioni e l'artificializzazione della fascia costiera, delle sponde dei laghi e del reticolo idrografico; migliorare le condizioni idrauliche nel rispetto del naturale deflusso delle acque e assicurando il deflusso minimo vitale dei corsi d'acqua;*
 - d. *conservare e incrementare gli elementi di naturalità delle componenti idrologiche riducendo i processi di frammentazione degli habitat e degli ecosistemi costieri e fluviali, promuovendo l'inclusione degli stessi in un sistema di corridoi di connessione ecologica.*
 - e. *garantire l'accessibilità e la fruibilità delle componenti idrologiche (costa, laghi, elementi del reticolo idrografico) anche attraverso interventi di promozione della mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.).*
2. *I caratteri storico-identitari delle componenti idrologiche come le aree costiere di maggior pregio naturalistico, i paesaggi rurali costieri storici, i paesaggi fluviali del carsismo, devono essere salvaguardati e valorizzati.*
3. *Gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare devono essere riqualificati, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica al fine di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero.*
4. *La pressione insediativa sugli ecosistemi costieri e fluviali deve essere ridotta attraverso progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riqualificazione/rinaturalizzazione dei paesaggi degradati.*
5. *Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico come definite all'art. 42, punto 4), fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo la permeabilità dei suoli.*

La tipologia di intervento in progetto **rispetta gli indirizzi** per le componenti idrologiche individuati dal PPTR.

Le direttive per le componenti idrologiche

Nelle NTA del PPTR, le direttive sono disposizioni che definiscono modi e condizioni idonee a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici del piano negli strumenti di pianificazione, programmazione e/o progettazione. Esse, pertanto, devono essere recepite da questi ultimi secondo le modalità e nei tempi stabiliti dal PPTR nelle disposizioni che disciplinano l'adeguamento dei piani settoriali e locali.



L'art.44 delle NTA del PPTR, specifica quali sono le direttive per le componenti idrologiche che, valendo esclusivamente per la redazione dei piani urbanistici, territoriali e di settore di competenza di enti e soggetti pubblici, **non esprimono effetti per il progetto esaminato** (in quanto intervento edilizio diretto).

Le prescrizioni per i "Territori costieri"

Nelle NTA del PPTR, le prescrizioni sono disposizioni conformative del regime giuridico dei beni paesaggistici volte a regolare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Esse contengono norme vincolanti, immediatamente cogenti, e prevalenti sulle disposizioni incompatibili di ogni strumento vigente di pianificazione o di programmazione regionale, provinciale e locale.

Le misure di salvaguardia e utilizzazione, relative agli ulteriori contesti come definiti all'art. 7 co. 7 in virtù di quanto previsto dall'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, sono disposizioni volte ad assicurare la conformità di piani, progetti e interventi con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e ad individuare gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite per ciascun contesto.

Nelle *Prescrizioni per i "Territori costieri"*, di cui all'art.45 delle NTA, si considerano **"non ammissibili i piani, progetti e interventi che comportano:**

- a1) *realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;*
- a2) *mutamenti di destinazione d'uso di edifici esistenti per insediare attività produttive industriali e della grande distribuzione commerciale;*
- a3) *realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità alla costa e la sua fruibilità visiva e l'apertura di nuovi accessi al mare che danneggino le formazioni naturali rocciose o dunali;*
- a4) *trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;*
- a5) *escavazione delle sabbie se non all'interno di un organico progetto di sistemazione ambientale;*
- a6) *realizzazione e ampliamento di grandi impianti per la depurazione delle acque reflue, di impianti per lo smaltimento e recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;*
- a7) *realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;*
- a8) *realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;*
- a9) *nuove attività estrattive e ampliamenti;*
- a10) *eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale."*

Inoltre, il comma 3 dello stesso articolo definisce **"ammissibili piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:**

- b1) *trasformazione di manufatti legittimamente esistenti, esclusa la demolizione e ricostruzione di manufatti di particolare valore storico e identitario, per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, fatta eccezione per le attrezzature balneari e consentendo comunque per ogni tipo di intervento l'adeguamento sismico purché detti piani e/o progetti e interventi:*
 - *siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica degli immobili;*
 - *comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;*
 - *non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che*



compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare nonché percorribilità longitudinale della costa;

- *garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;*
- *promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;*

b2) realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, con l'esclusione di ogni opera comportante la impermeabilizzazione dei suoli;

b3) realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per la balneazione e altre attività connesse al tempo libero, che non compromettano gli elementi naturali e non riducano la fruibilità ed accessibilità dei territori costieri e di quelli contermini ai laghi, che siano realizzate con materiali ecocompatibili, senza utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere e fondazioni nel sottosuolo, nel rispetto delle specifiche norme di settore e purché siano installate senza alterare la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di aree di sosta e parcheggio, progettate in modo che non compromettano i caratteri naturali, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e che non comportino la realizzazione di superficie impermeabili, garantendo la salvaguardia delle specie vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale e prevedendone la piantumazione in misura adeguata alla mitigazione degli impatti e al migliore inserimento paesaggistico;

b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri" elab. 4.2.4;

b6) realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell'insediamento;

b7) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;

b8) realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente."

Pertanto, l'intervento in oggetto risulta tra gli **interventi "ammissibili"** secondo quanto disposto dall'art. 45 comma 3, let. b5 delle NTA del PPTR.

6.4.2 Gli ulteriori contesti "Città consolidata"

La città consolidata (art 143, comma 1, lett. e, del Codice) come definiti dall'art. 74 "Individuazione delle componenti culturali e insediative", consiste in quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.1. del PPTR.

Negli *Indirizzi per le componenti culturali e insediative*, di cui all'art.77 delle NTA, è specificato che "gli interventi che interessano le componenti culturali e insediative devono tendere a:



- a. *assicurarne la conservazione e valorizzazione in quanto sistemi territoriali integrati, relazionati al territorio nella sua struttura storica definita dai processi di territorializzazione di lunga durata e ai caratteri identitari delle figure territoriali che lo compongono;*
- b. *mantenerne leggibile nelle sue fasi eventualmente diversificate la stratificazione storica, anche attraverso la conservazione e valorizzazione delle tracce che testimoniano l'origine storica e della trama in cui quei beni hanno avuto origine e senso giungendo a noi come custodi della memoria identitaria dei luoghi e delle popolazioni che li hanno vissuti;*
- c. *salvaguardare le zone di proprietà collettiva di uso civico al fine preminente di rispettarne l'integrità, la destinazione primaria e conservarne le attività silvo-pastorali;*
- d. *garantirne una appropriata fruizione/utilizzazione, unitamente alla salvaguardia/ripristino del contesto in cui le componenti culturali e insediative sono inserite;*
- e. *promuovere la tutela e riqualificazione delle città consolidate con particolare riguardo al recupero della loro percettibilità e accessibilità monumentale e alla salvaguardia e valorizzazione degli spazi pubblici e dei viali di accesso;*
- f. *evidenziare e valorizzare i caratteri dei paesaggi rurali di interesse paesaggistico;*
- g. *reinterpretare la complessità e la molteplicità dei paesaggi rurali di grande valore storico e identitario e ridefinirne le potenzialità idrauliche, ecologiche, paesaggistiche e produttive."*

L'intervento in progetto **rispetta gli indirizzi individuati per le componenti culturali e insediative** in quanto promuove la riqualificazione del molo, attualmente inutilizzato, garantendone una più appropriata utilizzazione e, pertanto, **risulta compatibile e coerente con le previsioni del PPTR.**

7. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO VISIVO

Le opere previste nel progetto interagiscono con il paesaggio, soprattutto con la sua componente visuale.

Per quanto attiene alle condizioni visuali e percettive, si evidenzia che l'area d'intervento è interna all'area portuale, già fortemente antropizzata, e pertanto l'intervento non comporterà modifiche sostanziali all'attuale stato percettivo dei luoghi dai diversi punti di vista che sottendono l'area di intervento.

Per calcolare l'interferenza sulla componente paesaggistica, è opportuno definire in modo oggettivo l'insieme degli elementi che costituiscono il paesaggio.

La metodologia proposta valuta l'impatto paesaggistico (IP) con due indici:

- indice **VP**, di valore del paesaggio;
- indice **VI**, di visibilità.

L'impatto paesaggistico **IP**, viene calcolato come sommatoria dei due indici sopracitati:

$$IP = VP + VI$$

Indice VP di valore del paesaggio

L'indice VP relativo è la somma di indici:

$$VP = N + Q + V$$

dove:

- **N** tiene conto della naturalità del paesaggio;
- **Q** tiene conto della qualità attuale dell'ambiente percettibile;
- **V** considera le zone soggette a vincolo.

I primi due indici derivano dalla carta di uso del suolo, mentre il terzo (V) viene influenzato in maggiore misura da vincoli architettonici e/o archeologici puntuali presenti nell'area di intervento o da vincoli paesaggistici diffusi perimetrali (quali vincoli galasso o c.d. "galassini"; vincoli 1497/1939) e in minore misura da vincoli paesaggistici individuati quali "aree tutelate per legge" dal comma 1 art.142 del Dlgs 42/2004, o dal vincolo idrogeologico, o da aree naturali protette o vincoli faunistici.

CLASSE USO DEL SUOLO	INDICE N	INDICE Q
aree portuali	1	1
aree sportive (calcio, atletica, tennis, etc)	2	2
aree verdi urbane	2	2
cantieri e spazi in costruzione e scavi	2	2
cimiteri	2	2
depositi di rottami a cielo aperto, cimiteri di autoveicoli	1	1
insediamenti ospedalieri	2	2
insediamenti produttivi agricoli	2	2
insediamento commerciale	1	1
insediamento degli impianti tecnologici	1	1
insediamento dei grandi impianti di servizi pubblici e privati	1	1
insediamento in disuso	1	1
insediamento industriale o artigianale con spazi annessi	1	1
reti ferroviarie comprese le superfici annesse	2	2
reti stradali e spazi accessori	2	2
suoli rimaneggiati e artefatti	1	1

CLASSE USO DEL SUOLO	INDICE N	INDICE Q
tessuto residenziale continuo antico e denso	2	2
tessuto residenziale continuo, denso più recente e basso	2	2
tessuto residenziale continuo, denso, recente, alto	2	2
tessuto residenziale rado e nucleiforme	2	2
tessuto residenziale sparso	2	2
colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree irrigue	2	3
colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree non irrigue	2	3
colture temporanee associate a colture permanenti	4	3
frutteti e frutti minori	4	3
seminativi semplici in aree non irrigue	3	3
sistemi colturali e particellari complessi	4	3
superfici a copertura erbacea densa	3	3
uliveti	4	3
vigneti	4	3
aree a pascolo naturale, praterie, incolti	5	4
boschi di latifoglie	10	6
boschi misti di conifere e latifoglie	8	6
cespuglieti e arbusteti	8	5
rocce nude, falesie e affioramenti	8	5
spiagge, dune e sabbie	8	5

Tabella 2: Parametri di valutazione degli indici N e Q

AREE	INDICE V
vincolo paesaggistico	1
vincolo architettonico	1
vincolo archeologico	1
territori costieri 300 m	0,8
città antica	0,8
vincolo idrogeologico	0,5
vincolo forestale	0,5
aree protette	0,5
aree di rispetto zone urbanizzate	0,3

Tabella 3: Parametri di valutazione dell'indice V

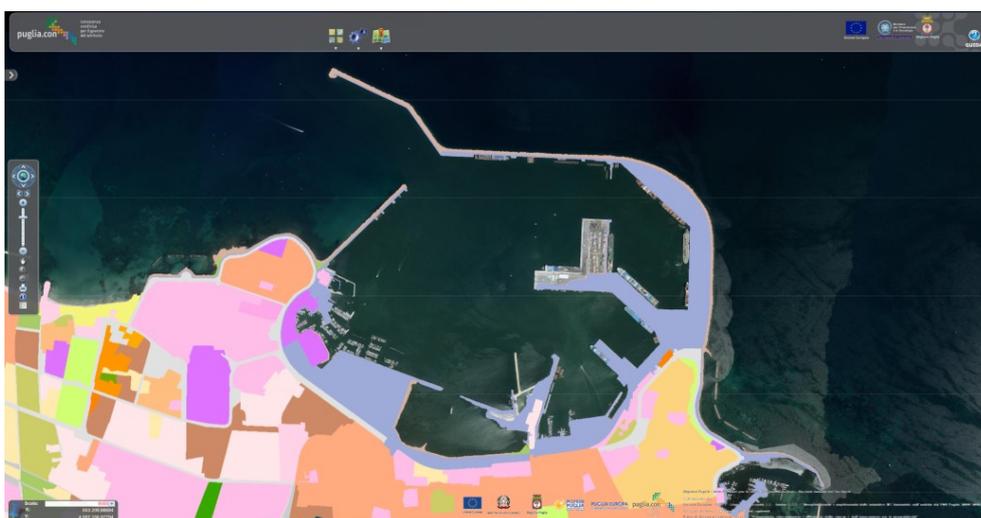


Figura 36: Carta d'uso del suolo (consultazione WebGis del SIT Puglia)



Nella “carta d’uso del suolo” della Regione Puglia, la classe d’uso corrispondente all’area di intervento è quella dell’area portuale. Si ottengono, dunque, i seguenti indici:

- N = 1 (area portuale) su un valore massimo di 10;
- Q = 1 (area portuale) su un valore massimo di 6;
- V = 0,8 (BP “Territori costieri”) su un valore massimo di 1.

Di conseguenza:

$$VP = N + Q + V = 2,8 \text{ (valore massimo 17)}$$

Indice VI di visibilità

Il calcolo dell’indice **VI** è funzione della interferenza derivante dall’inserimento dei nuovi manufatti nel territorio considerato. A tale scopo viene redatta la carta degli aspetti percettivi al fine di individuare gli ambiti maggiormente fruibili dal punto di vista paesaggistico (a fronte della visibilità e dei punti di vista definiti come panoramici o importanti per la fruizione del territorio) nonché dei percorsi strategici e panoramici individuati a livello locale.

La carta degli aspetti percettivi individua i principali elementi della fruizione visiva rappresentativi dei luoghi privilegiati per la percezione panoramica del territorio, cioè:

- i punti panoramici ed i luoghi da cui fruire a livello comprensivo delle bellezze del paesaggio;
- i percorsi paesaggistici con funzione turistica, le strade, i tracciati ferroviari nonché le rotte di navigazione che mostrano panorami importanti.

La mappa di intervisibilità viene costruita analizzando la **visibilità dell’area di intervento rispetto a punti o linee privilegiate** specifiche, quali:

- **Mi.1** tracciati stradali, dove si ha una visione dinamica del paesaggio;
- **Mi.2** tracciati ferroviari che danno una visione del paesaggio molto vasta e dinamica grazie all’ampio campo visivo, consentendo al tempo stesso una percezione delle diversità morfologiche e di struttura del paesaggio; la visione da un treno non consente di focalizzare dettagli del paesaggio ma permette una lunga visione panoramica sul mosaico attraversato;
- **Mi.3** la rotta navale, dove si ha una panoramica della costa lenta che consente una lettura più attenta della morfologia in perfetta tranquillità;
- **Mi.4** percorsi strategici di fruizione collettiva, che essendo percorribili a piedi, consentono di apprezzare al meglio il paesaggio in quanto ci si può soffermare su certi dettagli;
- **Mi.5** strade paesaggistiche, da dove si possono cogliere gli elementi principali del paesaggio con ampio campo visivo ed anche a distanza. Queste strade seguono la morfologia del territorio e quindi si inseriscono alla perfezione nel paesaggio;
- **Mi.6** strade panoramiche, che per la loro particolare posizione orografica presentano condizioni visuali che consentono di percepire aspetti significativi del paesaggio;
- **Mi.7** punti panoramici, siti posti in posizioni orografiche strategiche, accessibili al pubblico, dai quali si gode di visuali panoramiche su paesaggi, luoghi o elementi di pregio, naturali o antropici.

Parte di tali elementi sono individuati negli elaborati del PPTR. Con riferimento ai “valori percettivi” si evidenzia che il PPTR nelle NTA (art.85) definisce:

- 1) Strade a valenza paesaggistica (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili dai quali è possibile cogliere la diversità, peculiarità e complessità dei paesaggi che attraversano paesaggi naturali o antropici di alta

rilevanza paesaggistica, che costeggiano o attraversano elementi morfologici caratteristici (serre, costoni, lame, canali, coste di falesie o dune ecc.) e dai quali è possibile percepire panorami e scorci ravvicinati di elevato valore paesaggistico, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.

2) Strade panoramiche (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Consistono nei tracciati carrabili, rotabili, ciclo-pedonali e natabili che per la loro particolare posizione orografica presentano condizioni visuali che consentono di percepire aspetti significativi del paesaggio pugliese, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.

3) Luoghi panoramici (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Consistono in siti posti in posizioni orografiche strategiche, accessibili al pubblico, dai quali si gode di visuali panoramiche su paesaggi, luoghi o elementi di pregio, naturali o antropici, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.2.

La carta delle componenti dei valori percettivi del PPTR segnala, in prossimità dell'area portuale, la sola "Strada a valenza paesaggistica – Viale Vittorio Veneto" (cfr. Figura 34) la quale, inoltre, **risulta area esclusa ai sensi dell'art. 142, commi 2 – 3 del D. Lgs. n. 42/2004**, giusta Delibera di Giunta comunale n. 6 del 17/01/2022.

La mappa di intervisibilità, costruita analizzando la visibilità dell'area di intervento rispetto ai punti o alle linee privilegiate individuate, viene costruita associato un indice di visibilità da 0 (non visibile) a 6 (molto visibile).

VI - indice di visibilità							
	0	1	2	3	4	5	6
Mi.1 (tracciati stradali)							VI=2 (opera scarsamente percepibile considerando la morfologia del territorio e le caratteristiche dell'opera stessa)
Mi.2 (tracciati ferroviari)							VI= 0 (opera non visibile)
Mi.3 (rotta navale)							VI=6 (opera sicuramente percepibile dal mare)
Mi.4 (percorsi di fruizione collettiva)							VI=4 (opera percepibile da alcune aree costiere pedonali)
Mi.5 (strade paesaggistiche)							VI=2 (opera scarsamente percepibile considerando la morfologia del territorio e le caratteristiche dell'opera stessa)
Mi.6 (strade panoramiche)							VI= 0 (non sono presenti strade panoramiche)
Mi.7 (punti panoramici)							VI= 0 (non sono presenti punti panoramici)

Si ottiene, dunque, un indice di visibilità totale, somma dei singoli VI, pari a:

$$VI = 2+0+6+4+2+0+0 = 14 \text{ (valore massimo 42)}$$

L'impatto paesaggistico IP, calcolato come somma dei due indici sopracitati, risulta pari a:

$$IP = VP + VI = 2,8+14 = 16,8 \text{ (su un valore massimo di 59)}$$

L'analisi restituisce un indice di **impatto paesaggistico**, ovvero una valutazione oggettiva della possibile interferenza del progetto sulla componente paesaggio dell'area di intervento, **sostanzialmente contenuto**.



7.1. *Analisi dell’impatto visivo a grande scala ed a scala ridotta*

Dallo studio sopra effettuato, l’impatto visivo a “*grande scala*”, riveniente dalla realizzazione delle opere in progetto, sarà di media–bassa entità.

Valutata la localizzazione dell’area di intervento e la tipologia delle opere in progetto, non si concretizzerà (a grande scala), alcun impatto rilevante sullo *skyline* esistente, ovvero sulle condizioni visuali e percettive d’insieme del contesto paesaggistico di riferimento.

Le opere a realizzarsi avranno caratteristiche fisiche e materiche omogenee a quelle già presenti nel contesto visivo di riferimento e di conseguenza, **le opere non costituiranno fattore di interferenza visiva e/o di forte intrusione** formale a grande scala, ovvero dai punti di osservazione posizionati distanti dalle aree, essendo completamente visibile esclusivamente via mare.

Per quanto attiene, invece, all’impatto a “*scala ridotta*”, ovvero da luoghi più vicini alle aree, **le opere produrranno una minima variazione dell’attuale contesto visivo** di riferimento, ovvero una modesta variazione delle attuali condizioni visuali e percettive stante la trasformazione che sarà prodotta dell’attuale contesto portuale (ovvero un contesto non caratterizzato da peculiarità paesaggistiche d’insieme), essendo anche scarsamente visibile dai tracciati stradali.



Figura 37: Area portuale – stato attuale



Figura 38: Area portuale – a seguito della realizzazione dell'opera



Figura 39: Darsena Guardia Costiera – stato attuale



Figura 40: Darsena Guardia Costiera – a seguito della realizzazione dell'opera



Figura 41: Area portuale – stato attuale



Figura 42: Area portuale – a seguito della realizzazione dell'opera

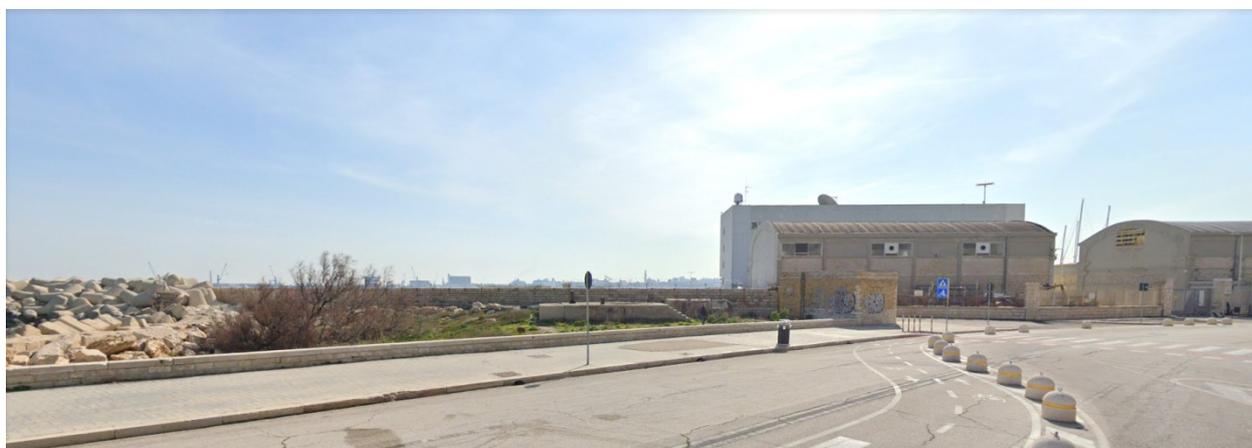


Figura 43: Visuale da Corso Vittorio Veneto da cui risulta poco visibile l'area della Darsena Guardia Costiera

8. IMPATTO SUL PAESAGGIO: CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Come chiarito in premessa, poiché l'area di intervento è interessata dal Bene Paesaggistico "Territori costieri", ai sensi dell'art.89 delle NTA del PPTR, l'intervento è assoggettato alla procedura di "Autorizzazione Paesaggistica", disciplinata dall'art.90 delle NTA del PPTR.

L'art. 90 "Autorizzazione paesaggistica" delle NTA del PPTR, sancisce che (ai sensi dell'art. 146, comma 1, del Codice) i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di beni paesaggistici come individuati all'art. 134 del Codice non possono distruggerli, né introdurre modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione; e che (comma 5) al fine del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, l'Amministrazione competente verifica la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del PPTR, ivi comprese quelle di cui all'art. 37 delle norme ed alla specifica disciplina di cui all'art. 140, comma 2, del Codice.

Le opere in progetto sono conformi alle previsioni del PRP vigente, come recentemente aggiornato per effetto della Variante localizzata, di cui all'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 come modificato da ultimo dall'art.14 del D.lgs. 232/2017, approvata dal Comitato di Gestione della AdSP MAM con Delibera n. 4 del 27/04/2022.

Ne consegue che, poiché l'intervento di realizzazione dell'opera in progetto è inserito in un "organico piano di assetto", quale il Piano Regolatore del porto di Bari, rientra tra gli interventi ammissibili ai sensi del comma 3 lett. b5) dell'art.45 delle NTA del PPTR/Puglia.

Nella presente relazione è stato inoltre dimostrato che il progetto per il potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto nel porto di Bari **risulta coerente e compatibile con il PPTR**, in particolare con:

- le regole di riproducibilità delle invarianti strutturali di cui alla sezione B della scheda di ambito di riferimento;
- la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità paesaggistica e territoriale di cui alla sezione C2 della scheda di ambito di riferimento;
- i progetti territoriali per il paesaggio regionale di cui allo scenario strategico del piano.

Infine, è stato dimostrato che **il possibile impatto visivo dell'intervento**, valutato il contesto paesaggistico di area vasta in cui è inserito (fortemente antropizzato ed infrastrutturato) e data la tipologia di intervento e la morfologia del territorio, **è da considerarsi moderato**, ovvero la realizzazione dell'intervento influirà relativamente sulle condizioni visuali e paesaggistiche attuali del contesto.