



CONSULTA COMUNALE PER L'AMBIENTE
VERBALE nr.4 del 3.12.2020

L'anno Duemilaventi, il giorno tre del mese di Dicembre alle ore 16.30, si è svolta on-line, giusta comunicazione del 24.11 e del 30.11.2020 (D.L.82/2005) inviata per email dalla Presidente della Consulta per l'Ambiente, Arch. Antonella Calderazzi, la riunione di Consulta aperta alla cittadinanza, con il seguente O.d.g.:

- 1) Colmata Marisabella e progetto di riqualificazione del porto;
- 2) Osservazioni al Nuovo Regolamento Edilizio;
- 3) Progetto approvato sulla riqualificazione dell'area a parcheggio tra le vie Pietro Sette e Tridente al quartiere San Pasquale;
- 4) Rapporti tra Consulta e Amministrazione Comunale (Modifica denominazione);
- 5) Varie ed eventuali.

O.d.G. suppletivo

- 1) Adesione alla Consulta Comunale per l'Ambiente della LitorAli Associazione per la tutela del Fratino e del suo habitat, rappresentata dal delegato Green Anthony Richard Jameson.
- 2) Parere di VIA per il progetto di Riqualificazione del waterfront Fortino, Santa Scolastica, Molo Sant'Antonio
- 3) Richiesta progetto di parco su Via Amendola per parere consultivo.

Sono presenti il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, prof. Ugo Patroni Griffi, il Direttore del dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, ing. Francesco Di Leverano, il Funzionario del Dipartimento Tecnico e coprogettista dei lavori di completamento delle strutture portuali nell'area Pizzoli Marisabella, ing. Paolo Iusco, l'Assessore Comunale ai Lavori Pubblici ing. Giuseppe Galasso e la Presidente della Consulta per l'Ambiente arch. Antonella Calderazzi, i rappresentanti delle associazioni aderenti alla Consulta.

Alle 16.45 la Presidente chiede al rappresentante del Gruppo di Democrazia Partecipata Picone - Poggiofranco sig. Onofrio Traversa, facente parte della Consulta, la disponibilità a redigere il verbale dell'odierna seduta e il sig. Traversa accetta l'incarico.

La Presidente arch. Antonella Calderazzi apre la seduta introducendo il primo punto all'O.d.g. "La Colmata di Marisabella" e informa l'Assemblea di avere ricevuto da parte dell'Autorità Portuale alcune chiarificazioni in merito alla programmazione del porto e alle modalità di

esecuzione della colmata di Marisabella soprattutto relativamente alla profondità da raggiungere con il dragaggio che non dovrebbe essere più di 13/14 mt ma di 10/11 metri. La Presidente Antonella Calderazzi ringrazia il Presidente prof. Ugo Patroni Griffi per la sua presenza all'assemblea e gli cede la parola.

Il Presidente **prof. Ugo Patroni Griffi**, dopo aver salutato i componenti della Consulta, informa la Consulta sui futuri lavori da realizzare all'interno dell'area portuale di Bari ed espone il suo intervento:

Il progetto sulla colmata di Marisabella è stato già approvato e appaltato da molti anni e la Stazione appaltante è il Provveditorato alle Opere Pubbliche marittime che ha l'obbligo giuridico di portare a termin l'appalto. In qualità di Presidente afferma di essere favorevole all'opera anche perchè la legge 84/94 assegna al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale il compito di incrementare il traffico nel porto e di trasmetterne periodicamente al Ministero i dati statistici al Ministero.

L'opera era stata già inserita nel Piano Regolatore generale del prof. Quaroni e nel progetto del prof. Tomasicchio che prevedeva un traffico containerizzato ,ma tale previsione si è dimostrata infondata in quanto il traffico predominante attualmente è quello croceristico che comporta infrastrutture particolari. Il traffico containerizzato ha bisogno di banchine lunghissime, poche interferenze con il contesto antropico e fondali profondi dai 16 ai 18 metri e dai 20-21 metri per navi di grande stazza riservate al traffico transoceanico. Tale traffico in Italia attualmente è riservato ai porti di Cagliari, Genova, Trieste e forse Taranto, ma certo non al porto di Bari perchè Marisabella non è ancora funzionale per quel tipo di traffico. Il porto di Bari è un porto polifunzionale che accoglie al suo interno varie tipologie di movimento e in modo particolare possiede una importante tradizione per il traffico di prodotti agricoli pugliesi.

Oltre questa vocazione ha acquisito una predominanza nel traffico croceristico, tanto che se non avessimo avuto la pandemia, nel 2020 avremmo avuto la presenza in porto di 5 navi contemporaneamente. Il porto di Bari nonostante mantenga la sua vocazione per i rotabili a traffico commerciale rientra nella direttrice del corridoio 8 intersecando la via terrestre della seta e pertanto diviene porto internodale con uno scambio mare- gomma.

Marisabella oggi serve per gestire meglio questo traffico, non completandola diventerebbe solo un mega parcheggio. Il traffico rotabile attualmente si svolge su banchine insufficienti con ricadute negative sui passeggeri, sugli operatori e sull'ambiente. Questo non è più tollerabile tanto che si sta rendendo più snello il traffico attraverso nuovi varchi. Ogni nave avrà il suo gate di accesso e di imbarco e sbarco creando maggiore fluidità per i passeggeri e per i mezzi che transitano nel porto. Tutto ciò permetterà di ridurre il traffico in città indirizzandolo sulla camionale. Quindi la colmata di Marisabella è strategica perchè ci permetterà di realizzare le aspettative dei cittadini per quanto riguarda il rapporto porto-città. Saranno realizzati inoltre progetti che interferiscono con la città

creando luoghi fruibili anche per i cittadini come la nuova Stazione Marittima e le tre aree: Area Molo Borbonico, Area Parco del Castello e Area San Cataldo.

Nel Porto saranno realizzate diverse Infrastrutture come avviene in tutte le città Marittime, sarà recuperato il Molo Pizzoli con la costruzione di un centro ricerche per lo studio dell'ambiente, della portualità e della logistica e firmata una convenzione con il Politecnico di Bari per dotare il centro ricerche di aule didattiche.

La Presidente Antonella Calderazzi ribadisce che Bari dovrà fruire del suo porto ed esprime soddisfazione nell'apprendere che nel progetto di riqualificazione del porto i varchi verso la città sono diventati tre, anche se personalmente ritiene che il molo Pizzoli sia il punto più idoneo per un raccordo con la città e assicura, inoltre, la disponibilità della Consulta a confrontarsi con l'Autorità di Sistema Portuale affinché si possa attuare quella pianificazione partecipata tanto richiesta.

Interviene **il Prof. Antonio Paglionico** a nome della SIGEA ricordando di aver più volte richiesto all'Autorità Portuale un incontro rimasto disatteso.

A seguire interviene **la Prof.ssa Mimma Pasculli** che chiede di visionare le planimetrie per avere idea di cosa implica questo progetto e quale sia la dimensione della colmata completata.

La Presidente ribadisce di non avere ricevuto alcuna planimetria da mostrare.

Il Presidente dell'Autorità Portuale Patroni Griffi per altri impegni abbandona la riunione e interviene **il Prof. Antonio Paglionico** che ringrazia il prof. Patroni Griffi per essere intervenuto e rivolge alcuni quesiti in merito al problema del completamento della colmata Marisabella e alle modifiche approvate recentemente che riguardano lo sbancamento della zona dei canali per facilitare l'accesso alle navi.

Paglionico fa riferimento al Documento di cui è in possesso, in cui viene modificata la profondità di dragaggio o di scavo del canale di accesso delle navi dalla attuale previsione di 12 metri a 10,50 metri e lo spostamento verso il mare del tracciato del canale recettore. Il prof. Paglionico aggiunge che i componenti della SIGEA sono interessati allo sbancamento di Marisabella fino al molo Pizzoli e si sono già espressi in passato sulla fattibilità della colmata ma ora vorrebbero discutere sulle modalità di realizzazione dei lavori del canale 1 con lo sbancamento di 600.000 mc. di materiale roccioso ad elevata compattezza al fine di renderlo navigabile per navi passeggeri. Si tratta, quindi di un mega intervento molto impattante in quanto viene interessata una superficie di migliaia di mq. equivalente a 12 campi di calcio delle dimensioni di mt.100x70 con una profondità di 7-8 mt. e un volume 12 volte maggiore dei 50.000 mc. ipotizzati. L'esempio di riferimento dello stadio dimostra come sia notevole l'impatto che lo sbancamento genera nelle vicinanze e pertanto, come sia opportuno conoscere le tecniche di estrazione visto che gli unici dati in possesso della SIGEA risalgono al 2006 ovvero alla Relazione del Ministro alle Infrastrutture relativa al Porto di Bari, in cui nel capitolo di monitoraggio ambientale sono descritti solo i monitoraggi dell'atmosfera e dell'ambiente e non vengono prese in considerazione le altre matrici ambientali. In merito alle tecniche di sbancamento Paglionico raccomanda molta attenzione a

causa della vetustà degli edifici prospicienti l'area interessata dallo sbancamento perchè potrebbero subire danni derivanti dalle vibrazioni delle cariche esplosive.

Paglione, inoltre aggiunge che agli iscritti alla SIGEA non risulta siano pervenute dalla Autorità Portuale tavole o relazioni oltre il Documento 2 e chiede di poter ottenere la nuova documentazione comprensiva anche delle matrici ambientali per un confronto con i tecnici dell'Autorità Portuale e del Provveditorato alle opere pubbliche marittime di Bari.

Interviene la dott.ssa **Silvana Grilli** che fa richiesta di inserire sul verbale della riunione di Consulta in corso la seguente dichiarazione:

"In merito al primo punto all'o.d.g. "Colmata di Marisabella" il Comitato per la difesa dell' Ansa di Marisabella Fronte del Porto dichiara di opporsi alla nuova iniziativa e chiede di acquisire tutta la documentazione relativa alla nuova progettazione delle opere di colmata e preannuncia la formalizzazione di istanza di accesso alla documentazione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e al Provveditorato OOPP Puglia Basilicata."

Interviene l'ing. **Francesco Di Leverano** che ritiene di dover fare delle precisazioni riguardo l'asse di penetrazione con la città avendo già redatto un documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale in cui pone le basi per la redazione del nuovo Piano regolatore di Sistema Portuale, documento accessibile a tutti e visualizzabile sul sito del Sistema Portuale del Mare Mediterraneo ed inoltre invita tutti coloro che hanno chiesto delucidazioni e sollevato dubbi sui progetti, a consultare il sito. In questo documento è chiarito l'obiettivo del nuovo Piano Regolatore Portuale di Bari, che mira ad individuare, nel porto, tre assi di penetrazione nella città: il primo asse a San Cataldo con la previsione di impostare lì un'area di diporto, il secondo in prossimità del Castello Svevo dove si prevede di interrare parzialmente l'asse di collegamento portuale, ovvero di aprire alla città tutta la parte prospiciente la ex darsena dei pescatori fino al Molo Pizzoli e il terzo asse in corrispondenza di Santa Scolastica. Di Leverano prosegue puntualizzando che tali assi di penetrazione sono stati concordati con l'Associazione "parco del Castello" e con il Comune di Bari con il quale è stato sottoscritto un protocollo di intesa e formulato uno studio di fattibilità da inoltrare al Ministero per l'approvazione.

Riguardo i lavori di Marisabella, Di Leverano precisa che non esiste nessuna nuova progettazione dato che i lavori sono in corso da un po' di tempo in quanto il progetto è stato vagliato da tutte le Autorità competenti comprese quelle ambientali. Il progetto ha avuto le autorizzazioni per le compatibilità ambientali fino ad avere l'esclusione dell'assoggettabilità a VIA. Nell'ambito di questo procedimento il Provveditorato è stato individuato come stazione appaltante e quindi primo esecutore delle opere e l'Autorità di Sistema Portuale è stata indicata come Autorità competente al monitoraggio ambientale e alle vibrazioni che potrebbero interessare gli edifici prospicienti il porto. Riguardo il tema del dragaggio, l'Autorità di Sistema portuale ha chiesto al Comitato di Gestione di verificare la possibilità di poter fare una variante per diminuire la profondità da 12 metri a 10,50 metri in quanto le prestazioni funzionali dell'ansa di Marisabella sono mutate nel tempo e

attualmente non essendovi la necessità di contenere il traffico containerizzato, ma di incrementare quello crocieristico la profondità può essere inferiore ai 12 metri. Anche in termini di minore aggravio ambientale, l'Autorità di Sistema Portuale ha deliberato una variante in diminuzione che sarà vagliata dagli Organi Superiori per l'attuazione.

A seguito dell'intervento dell'ing. Di Leverano interviene la **prof.ssa Mimma Pasculli** che sottolinea l'urgente necessità di fare chiarezza fornendo le planimetrie di progetto e non lasciando alle Associazioni il compito di consultare il sito. A tal proposito richiama l'intervento del prof. Paglionico in merito ai danni idrogeologici che si verrebbero a creare in particolar modo ai piani interrati dei fabbricati prospicienti il porto attraverso le opere di sbancamento. Per quanto attiene la realizzazione del tunnel per l'interramento dell'asse stradale di collegamento porto-città afferma la sua contrarietà basandosi sugli articoli pubblicati dal Prof. Mangone dell'Università di Napoli in cui si evidenzia la bellezza del Lungomare di Bari e dei tre luoghi storici: Bari Vecchia, Bari Ottocentesca e il Lungomare che non possono essere violentati.

L'ing. Di Leverano precisa che le planimetrie si possono consultare sul sito.

Il prof. Paglionico ribadisce che, per completare la Colmata sarà necessario dragare 600.000 mc. di materiale e chiede la relativa documentazione aggiornata.

Interviene **l'ing. Paolo Iusco** per chiarire che il progetto iniziale della Colmata di Marisabella risale al 1990, poi sospeso per un errore Giudiziario e appaltato nel 2000. Con l'introduzione del canale recettore si dovrebbero risolvere i problemi relativi alle acque piovane sulla strada, all'acqua di falda e al prolungamento degli spalmatori di piena degli scarichi che si diramano direttamente dal collettore pluviale di AQP ubicato sul Lungomare. Con il canale recettore l'Autorità Portuale ritiene di aver reso la colmata un'isola e di aver effettuato la soluzione migliore senza alterare il regime idrico della falda. Con alcuni approfondimenti di tipo geotecnico la falda potrebbe addirittura abbassarsi perché nel canale si scava fino a 2 metri di profondità. Tale canale recettore si trova esattamente lungo la diga di Marisabella e pertanto è probabile che aumentando la portata di deflusso della falda, il livello di quest'ultima possa deprimersi di qualche centimetro. Da ciò si deduce che la situazione della falda sotto gli edifici del Murattiano non viene alterata dalla Colmata costituita dal materiale che rinvia dal dragaggio. Il canale recettore produrrà uno sbancamento di 600.000 mc. di roccia, così come era previsto nel PRG portuale, nell'appalto del 1990 e anche nel successivo del 2008 perché non vi è stata alcuna modifica al canale e i 600.000 mc. di scavo sono stati vagliati dal Ministero dell'Ambiente.

L'ing. **Iusco** ribadisce quanto già detto dall'ing. Di Leverano in merito alla riduzione della profondità di scavo. E' stata fornita alla stazione appaltante che sta gestendo il complesso appalto, una valida motivazione per ottenere la variazione con migliore efficacia anche dal punto di vista economico. Non si può affermare sicuramente che il dragaggio verrà fatto a metri 10,50 perché prima devono essere fatte valutazioni contrattuali estremamente complesse e in seguito si conosceranno le decisioni della Stazione appaltante. Non si ha ancora certezza perché non si conosce la tecnica

del dragaggio, per cui è probabile che i 600.000 mc. di scavo interamente impiegati per la colmata, possano risultare anche leggermente insufficienti. Inoltre nel progetto originario la voce relativa al dragaggio era costituita da dragaggio di qualunque materiale, in variante è stato specificato che si tratta di dragaggio del sedimento in roccia che va utilizzato in Colmata. Iusco continua il suo intervento chiarendo che il dragaggio della roccia molto compatta è abbastanza complesso e la esecuzione ai fini economici è una incognita per l'impresa, pertanto come indicato in contratto è probabile l'uso di microcariche. Le stesse non verranno utilizzate quale tecnica di dragaggio ma solo per lesionare i banchi di roccia e renderli aggredibili dalla fresa delle draghe evitando danni e costi maggiori.

La tecnica delle micro cariche in generale non produce impatti per le vibrazioni. Per quanto riguarda i monitoraggi il Ministro ha imposto alla Stazione Appaltante, durante l'istruttoria progettuale del 2003-2004, altri monitoraggi ambientali e anche l'Autorità portuale ha richiesto il monitoraggio delle eventuali vibrazioni causate con l'utilizzo delle microcariche. A tal fine è stata siglata una Convenzione con il Politecnico, per effettuare una operazione di monitoraggio nell'edificio in muratura che si trova sul Lungomare e identificabile nell'ex stazione del Porto attualmente Ufficio ARPA. In questo edificio saranno installati dei sensori che possono percepire le accelerazioni, in modo da poter controllare le vibrazioni prodotte dal traffico lungo il Lungomare e tutte le fasi del dragaggio. L'ing. Iusco conclude il suo intervento chiedendo se vi fossero domande da rivolgergli.

La **Presidente Antonella Calderazzi** afferma che per quanto riguarda l'aspetto tecnico sia l'ing. Di Leverano che l'ing. Jusco hanno precisato esaurientemente l'argomento e chiede loro di fornire alla Consulta il Documento menzionato per metterlo a disposizione di tutti i delegati delle Associazioni.

Interviene la dott.sa **Teresa Scolamacchia** per la SIGEA affermando che gli ingegneri sono stati molto chiari nei loro interventi, e ribadisce la necessità di avere accesso alla documentazione per poterla studiare attentamente in quanto rispetto al progetto di 30 anni fa vi sono state variazioni significative sia nei sistemi di valutazione scientifica che nei meccanismi utilizzati per lo sbancamento.

Interviene l'ing. Jusco che puntualizza come il monitoraggio della falda sia stato fatto contemporaneamente alla progettazione del canale, inserito nel riappalto del 2003-2004 e di conseguenza nella gara del 2008 ed inoltre nello studio svolto dal prof. Spilotro.

Interviene nuovamente **Teresa Scolamacchia** che ribadisce la necessità dell'accesso agli atti.

L'ing. Jusco risponde ricordando che il progetto era disponibile in una copisteria proprio per chi avesse voluto prenderne visione ed estrarre copie.

Interviene il **Prof. Paglionico** che sottolinea come l'ing. Jusco abbia chiarito il progetto del canale recettore ma non abbia affrontato il problema dei 600.000 mc. di materiale.

L'ing. Jusco riprende la parola per chiarire che il canale recettore é uno dei problemi evidenziati con la falda, e i 600.000 mc. rinvengono dalle prescrizioni del PRG di Bari e dal Piano Regolatore Portuale. La quantità di materiale di scavo potrà variare solo in seguito alla variazione di minore profondità sottoposta alla decisione della Stazione Appaltante, strettamente legata alle norme da seguire e ai risvolti economici e patrimoniali.

Interviene la **Presidente** che chiede nuovamente ai tecnici intervenuti di farle pervenire la documentazione necessaria per un approfondimento da parte dei geologi aderenti alla SIGEA e sottolinea la opportunità di essere informata sullo sviluppo del progetto di riqualificazione del porto per poter organizzare un ulteriore incontro tra la Consulta e l'ing. Di Leverano.

La Presidente propone inoltre di anticipare la discussione sul progetto del parcheggio di Via Pietro Sette- Via Tridente al quartiere San Pasquale, e successivamente sugli altri progetti che riguardano zone a verde, come l'area attigua alla Clinica Santa Maria e il Parco Bonomo in via Amendola nonché il progetto di riqualificazione del Lungomare posticipando la discussione sul Regolamento Edilizio. Inoltre ricorda di aver inviato alle Associazioni aderenti alla Consulta il progetto di riqualificazione dell'area a parcheggio su Via Pietro Sette e chiede all'Assessore ing. Giuseppe Galasso e all'ing. Claudio Laricchia di illustrarlo.

La Presidente aggiunge che dall'esame del progetto del parcheggio di via P. Sette ha evidenziato un aspetto rilevante proponendo la possibilità di ingrandire la zona destinata a verde che costeggia il parcheggio previsto per 224 auto, mediante la riduzione delle dimensioni delle 4 corsie veicolari di gran lunga sovradimensionate. L'ing. Di Leverano e l'ing. Jusco lasciano la riunione con la promessa di continuare la collaborazione con la Consulta e prende la parola **l'Assessore Giuseppe Galasso** che ringrazia per aver anticipato l'argomento all'o.d.g., avendo chiesto la cortesia alla Presidente di dare priorità agli argomenti riguardanti le zone a verde. L'assessore Galasso sottolinea di aver ascoltato con molto interesse l'introduzione della Presidente, ma rettifica che la larghezza delle strade all'interno del parcheggio non è eccessiva in quanto calibrata per le modalità dei parcheggi a 90° e comunque afferma di aver già fornito indicazioni per poter ottenere una minore superficie impermeabile, variando la tipologia degli stalli. Invece di avere stalli ortogonali alla direzione di marcia e quindi larghi 2,50 metri, è stato preferito inserire nel progetto già appaltato, stalli inclinati a 45° con profondità di 4,50 metri e larghezza 2,30 mt per ogni stallo. In tal modo si potrà entrare ed uscire con le autovetture da una corsia di marcia di metri 4,50 e non di metri 6,00 e di conseguenza avere una economia di superficie carrabile di 2,50 mt. per ogni corsia e una maggiore superficie a verde. Questa diminuzione permette di ricavare una fascia di circa 10 mt. destinata a verde e una migliore distribuzione della piantumazione di alcuni alberi ad alto fusto, poiché con la disposizione a 45° si possono ottenere dei quadrati romboidali verdi di 2,30x2,30 mt.. Questo accorgimento deciso in una recente riunione svolta con il soggetto attuatore e con il direttore dei lavori, permetterà di aumentare sensibilmente la superficie a verde rispetto a quella pavimentata con piantumazioni di alberi nelle zone perimetrali delle aree a parcheggio in

modo da ottenere un aspetto green significativo. Galasso sottolinea che non si tratta di un nuovo parcheggio ma di una riqualificazione di un'area già esistente, ricoperta da breccione e molto utilizzata per la concentrazione elevata di uffici. Questo parcheggio, attualmente costituito da stabilizzato polveroso e da conseguente ristagno di acqua piovana è situato in una zona la cui destinazione d'uso a parcheggio viene confermata, perché necessaria, ma viene completamente trasformata con ampie zone ombreggiate per la presenza di alberi vicino alle siepi, ed inoltre illuminata, videosorvegliata e soprattutto presidiata. Tale area presidiata di giorno da parcheggiatori abusivi, rientrerà nei parcheggi presi in gestione da AMTAB e quindi soggetti a regolamentazione. Oltre all'area di parcheggio sarà sistemata Via Pietro Sette che è una strada di 400-500 mt. che collega Via Tridente con Via Amendola e lungo la quale sarà mantenuta la possibilità di parcheggiare su entrambi i lati ove possibile, risistemati i marciapiedi e le piantumazioni e realizzata anche una pista ciclabile che collegherà la pista ciclabile di Via Amendola, già realizzata nel tratto da Viale Einaudi fino alla rotatoria di Mungivacca, con un'altra collegata con quella di Via Tridente di fronte al Parco Breil, e in via P. Sette di recente realizzazione. A questo intervento si aggiungeranno opere di urbanizzazione primaria quale il tronco di fogna bianca sotto via P. Sette che sostituirà il tronco vetusto di appena 30 cm. di diametro e quindi sottodimensionato per le necessità di quella zona e potenzierà la rete idrica per raccogliere le acque meteoriche intercettate in caditoie e portate in un collettore più grande e più prestante, lungo via Amendola. Galasso conclude chiedendo se vi fossero eventuali altri quesiti.

Interviene la **Presidente** che chiede delucidazioni in merito alla pista ciclabile che da progetto risulta ricavata sulla sede del marciapiede e quindi pericolosa.

Risponde l'Assessore **Galasso** chiarendo che Il progetto approvato con una certa rapidità per rispettare la tempistica di realizzazione entro il 21 dicembre 2020, è stato ripreso per una definizione di dettaglio in una successiva riunione svoltasi recentemente in cui sono stati ottimizzati gli aspetti del progetto in fase esecutiva senza modificarne i costi. La pista ciclabile disegnata quindi nella planimetria del progetto inviato anche alla Consulta, verrà ulteriormente migliorata in quanto nel tratto adiacente al parcheggio dovrà attraversare l'area verde, non servirà contemporaneamente ai ciclisti e ai pedoni e non sarà provvista di una pavimentazione per non vedenti. Il problema della promiscuità dell'uso sarà risolto senza mettere la pavimentazione speciale ma solo spostando la pista nell'area a verde tra due allineamenti di alberi, una sorta di galleria verde parallela al parcheggio e il prolungamento sarà spostato lungo uno dei due marciapiedi, per non renderlo promiscuo con il percorso dei pedoni. In tal modo si potrà ottenere da un lato la pista ciclabile e dall'altro il marciapiede. L'Assessore Galasso assicura la massima attenzione da parte dell'Amministrazione per la mobilità ciclistica.

Interviene la dott.sa **Elda Perlino** affermando che la sua abitazione è prospiciente l'area del parcheggio di Via P. Sette. Secondo il suo parere tale zona non necessita di ulteriori parcheggi in quanto i residenti possiedono già i parcheggi pertinenziali ed inoltre sarà realizzata, a circa 100

metri dalla area di Via P. Sette, una fermata della metropolitana dotata di parcheggio di scambio. I residenti della zona speravano che questa area fosse divenuta zona a verde essendo troppo piccolo il parco Brile. La Perlino chiede, inoltre come mai l'Amministrazione fa scelte a valle di un censimento che a suo parere sembra quantomeno approssimativo.

Interviene l'arch. **Giacinto Giglio** sottolineando che l'osservazione di Elda Perlino vale anche per le osservazioni rilevate dalla Commissione PRG della Consulta nel Nuovo Regolamento Edilizio perché se le regole inserite nel RE valgono per i privati dovrebbero maggiormente valere per le progettazioni nelle aree pubbliche. Sarebbe opportuno conoscere l'indice di permeabilità di questo parcheggio anche lì dove non vi è l'area a verde, la densità arborea e l'indice di copertura arborea in quanto la progettazione di questa area è stata eseguita da aziende private per conto dell'Amministrazione Comunale e quindi soggetta al rispetto delle norme del DM 63/2020.

Interviene **Onofrio Traversa** che afferma di aver notato che la Presidente nella introduzione ha fatto riferimento alla zona attigua alla clinica Santa Maria da destinare a verde attrezzato e chiede all'assessore Galasso di conoscere i programmi dell'Amministrazione su quella zona e chiarire la sua destinazione.

Galasso risponde a Elda Perlino affermando che l'intervento descritto in via P. Sette è in linea con gli intendimenti dell'Amministrazione che mira a favorire forme di mobilità leggera e utilizzo di trasporto pubblico. La introduzione di una pista ciclabile permette di comprendere le strategie urbane ovvero di prevedere una infrastruttura ciclabile cittadina che sarà realizzata con diversi interventi incapsulati tra loro. L'intervento su Via Pietro Sette, infatti, si incastra con un'altra pista ciclabile su Via Tridente e con quella su Via Amendola in modo da favorire maggiori spazi pedonali e soprattutto facilitare l'attraversamento dei pedoni. Su Via Amendola sarà molto più facile l'attraversamento dei pedoni non solo in corrispondenza delle rotatorie ma anche nelle zone intermedie per la creazione di isole salvagente. Saranno eliminate 4 lanterne semaforiche a vantaggio di tre nuove rotatorie che servono per una maggiore fluidità di traffico e non obbligano gli automobilisti a fermarsi per il semaforo rosso. Infine è prevista nel programma delle ferrovie una fermata ferroviaria alle spalle dell'Executive che sarà realizzata per la fine del 2025-inizio 2026 e conferirà a quel comprensorio un sistema di fluidità completamente diverso dall'attuale. Il trasporto ferroviario attualmente, avviene per mezzo del vettore Sud-Est che si ferma solo a Mungivacca mentre in futuro vi sarà una ulteriore fermata all'altezza dell'Executive anche dei vettori delle FI per offrire un servizio ai numerosi attrattori pubblici presenti in quella zona: ospedaletto, residenze, uffici pubblici.

L'utilizzo a parcheggio di Via Pietro Sette è stato confermato in quanto nella zona abbiamo già realizzato il parco Breil che ha spazi attrezzati per momenti ludici, spazi a prato e anche una piccola area per i cani per assolvere le funzioni richieste dai residenti. E' vero che tutti gli edifici residenziali hanno i posti auto interrati ma è anche vero che risultano insufficienti per il numero di macchine che possiede ogni proprietario. L'area a parcheggio in progetto in Via P. Sette è stato

ridotto del 25% per inserire alberature in modo da consentire alle autovetture di parcheggiare all'ombra degli alberi invece di occupare una piana di breccione. Riguardo la permeabilità dell'area, Galasso risponde a Giglio, che non conosce i dati numerici ma nella visione del progetto definitivo che sarà fornito dall'ing. Laricchia, si potrà constatare che per l'area a parcheggio non è stata prevista alcuna canalizzazione di raccolta dell'acqua piovana in quanto la pavimentazione della superficie adibita a parcheggio sarà costituita da autobloccanti forati e quindi con una naturale permeabilità del terreno e la superficie di scorrimento non sarà asfaltata ma costituita da masselli autobloccanti che garantiscono la permeabilità. La Consulta potrà verificare i dettagli richiesti sul progetto di variante che le sarà trasmesso.

L'Assessore afferma che l'area attigua alla Clinica Santa Maria sarà realizzata da un soggetto privato mentre il parcheggio di Via Pietro Sette sarà eseguito dalla Società INED, titolare dell'accordo di programma con l'Amministrazione Comunale, in cambio degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria. L'area sistemata a breccione, nei pressi della clinica Santa Maria era potenzialmente edificabile prima di essere inserita in un piano di alienazione e successivamente acquistata, in seguito ad un bando pubblico, dal proprietario del palazzo limitrofo caratterizzato dal piano terra a pilotis. Il proprietario ha deciso di chiudere in parte i pilotis e realizzare una cubatura offrendo al Comune, in cambio degli oneri per la volumetria, la trasformazione dell'area a breccione in una area a verde attrezzato, con marciapiede, piantumazioni, alberi e panchine. Anche per questa area l'Assessore promette di inviare alla Consulta il progetto con i dettagli sul verde.

Interviene l'ing. **Claudio Laricchia** specificando che l'intervento della Società INED è in fase di verifica di assoggettamento a VAS oltre ad aver avuto tutti i pareri degli Enti Pubblici preposti compreso quello della Regione Puglia. Il parcheggio di Via Pietro Sette pertanto, rispetta tutte le norme previste dalla Legge nonché quella relativa alla permeabilità del sito, richiesta dalla Regione soprattutto per la fascia di 8 metri destinata a verde che divide l'area a parcheggio dalla via Pietro Sette.

Interviene la **Presidente** che chiede all'ing. Laricchia una precisazione riguardo la ubicazione della vasca di accumulo dell'acqua piovana per l'irrigazione della zona a verde.

L'ing. **Laricchia** risponde che l'area a parcheggio di Via Pietro Sette è totalmente permeabile ed inoltre il Comune procederà alla realizzazione di un nuovo impianto di accumulo delle acque meteoriche lungo la Via P. Sette. Dalle planimetrie si può rilevare il posizionamento della vasca di accumulo, il numero delle piante e il relativo indice di densità arborea.

Interviene **Nazzareno Chimienti**, quale delegato di Fare Verde e residente nel quartiere interessato dai nuovi lavori pubblici e chiede se fosse possibile realizzare anche un piano interrato per la sosta delle autovetture al fine di incrementare il numero dei posti auto nella zona.

Galasso riprende la parola rilevando che quest'ultimo intervento è in dissonanza con quello di Elda Perlino. Un piano interrato di parcheggio ha un costo rilevante e altera gli equilibri economici

dell'opera autorizzata nel piano di Programma. Un parcheggio interrato Inoltre non potrebbe mai avere il verde piantumato come avviene nel progetto approvato con il parcheggio integrato al verde e ulteriori parcheggi nella zona risultano inutili avendo in previsione la realizzazione della stazione dell'Executive con un parcheggio per 420 posti auto. La fermata del treno consentirà di poter raggiungere in poco tempo quella zona e vi sarà oltre il treno anche un servizio di trasporto pubblico che partirà dalla stazione ferroviaria. Nell'ambito del programma delle FI oltre alla stazione all'Executive sono previste altre opere infrastrutturali quali sottopassi e nuove arterie di mobilità che si dirameranno da Via Amendola. L'Amministrazione Comunale sta attuando una politica green con nuova viabilità, nuovi marciapiedi, un parco su Via Tridente, piste ciclabili e una stazione ferroviaria tenendo conto delle richieste della cittadinanza quando queste hanno un carattere di coerenza. E' stato richiesto infatti alle Ferrovie di ridimensionare il parcheggio attiguo alla Stazione, da 600 a 420 posti auto. Tutto il comprensorio tra Via Amendola, Via Pietro Sette e Via Diomede Fresa, a seguito di tali interventi vedrà migliorare la qualità della vita. Via Diomede Fresa diventerà una strada a 4 corsie e sarà dotata di un sottopasso per collegare il quartiere San Pasquale con Japigia ed inoltre sarà ricostruito il ponte di Via Omodeo. Con l'attivazione del trasporto ferroviario ci sarà un decongestionamento di traffico su Via Amendola in quanto molti cittadini preferiranno il trasporto su ferro a quello su gomme.

Interviene **Onofrio Traversa** che fa presente all'Assessore Galasso la problematica dell'area limitrofa alla clinica Santa Maria e precisamente all'angolo tra Via Martino Cassano e via Poli a causa della formazione di accumulo di acqua che raggiunge circa 10 cm di profondità durante le piogge e invade spesso l'interrato del palazzo attiguo. I residenti da diversi anni hanno segnalato tale inconveniente all'Amministrazione senza ottenere alcun intervento risolutivo.

Riprende la parola **Galasso** assicurando di risolvere tale problema con un intervento di rifilatura della strada.

La **Presidente** aggiunge la richiesta di incrementare il trasporto pubblico su Via Amendola al fine di evitare lunghe attese alle fermate dei mezzi.

Galasso risponde che tutte le linee pubbliche che transitano su quella strada saranno adattate alla nuova conformazione della rete viaria e quindi sarà programmata una ulteriore fermata presso la nuova stazione ferroviaria. La riduzione delle ore di attesa e la intensificazione delle attuali linee non è di facile soluzione in quanto il numero dei chilometri in dotazione al Comune di Bari per effettuare il trasporto pubblico è limitato e spesso non sono riducibili i tempi di percorrenza e i tempi di attesa. Solo con la stazione ferroviaria all'Executive e la fermata dei treni al Campus si potranno ottenere dei benefici anche per il trasporto pubblico.

La **Presidente** chiede inoltre notizie in merito al progetto di verde attrezzato da realizzare al Quartierino.

Galasso risponde che per questa richiesta potrà essere più preciso l'ing. Laricchia in quanto quel progetto sarà realizzato con i fondi degli accordi-quadro nell'ambito degli interventi di

manutenzione straordinaria di competenza del Municipio 2 il quale provvederà anche ad appaltare l'impianto di illuminazione.

Interviene la **Presidente** che rinvia alla prossima riunione di Consulta gli argomenti all'O.d.G. suppletivo riguardanti il n.2 "procedimento di assoggettamento a VIA del progetto di waterfront di San Cataldo" e il n.3 "progetto del parco di Via Amendola".

Galasso ribadisce che certamente sono due punti da rinviare perché nel primo caso vi è una istruttoria in corso con audizione nelle prossime settimane e per quanto riguarda il parco di Villa Bonomo in Via Amendola, l'Amministrazione non ha ancora istruito il progetto che rientra nella lottizzazione INED. L'Assessore informa l'Assemblea che una parte del parco di Villa Bonomo sarà inserita nel patrimonio pubblico. Aggiunge inoltre che si tratta di un intervento di conservazione del verde esistente e che il relativo progetto sarà sottoposto alla Consulta per eventuali suggerimenti.

Interviene **Nazzareno Chimienti** affermando che risultano in programma una strada alle spalle dell'Executive per poter raggiungere la nuova stazione delle FI e un parcheggio attiguo. Chimienti lamenta, inoltre, che i residenti della zona non sono al corrente dei progetti dell'Amministrazione con la quale desidererebbero interferire per maggiore chiarezza.

Galasso rispondendo all'ultimo intervento chiarisce che la strada dietro l'Executive è stata già richiesta alle FI quale viabilità sostitutiva in quanto il progetto originario, per raggiungere la nuova stazione ferroviaria Executive, prevedeva un collegamento da via Laforgia e un ulteriore collegamento opzionale da via Anemal. Le Ferrovie dovranno cantierizzare oltre quel tratto viario anche le opere del sottopasso che collegherà Via Amendola con Japigia e l'allargamento di via Diomede Fresa. Per concludere, l'Assessore assicura grande attenzione da parte dell'Amministrazione all'esecuzione di questi interventi complessi. L'Assessore Galasso e l'ing. Laricchia lasciano la riunione e la Presidente li ringrazia per essere intervenuti.

La **Presidente** passa a trattare il n.2 dell'O.d.G. "Osservazioni al Nuovo Regolamento Edilizio", comunicando che sono state individuate alcune osservazioni sugli articoli riguardanti il verde nel Nuovo Regolamento Edilizio per cui ringrazia l'arch. Giacinto Giglio per il suo prezioso contributo.

Interviene **Giacinto Giglio** che mostra le osservazioni al Regolamento Edilizio inviate all'Ufficio Tecnico del Comune di Bari e sottolinea che nel nuovo Regolamento sono inseriti i tetti verdi senza specificare le specie vegetali da adoperare così come non sono riportate, riguardo le manutenzioni del verde, le norme UNI inserite anche nel Decreto n.63 del 2003, Giglio osserva inoltre, che nel Regolamento dovrebbero essere aggiunte le aree verdi di pertinenza delle lottizzazioni e i giardini ecologici.

La Presidente interviene rilevando come non sia possibile discutere del Nuovo RE per l'assenza del dirigente ing. Pompeo Colacicco e sottolinea l'importanza di un confronto con i tecnici dell'Amministrazione dato che i pareri della Consulta spesso non sono presi in considerazione.

Si passa a trattare il n. 1 all'Ordine del Giorno Suppletivo "Adesione alla Consulta della Associazione per la tutela del Fratino e del suo habitat". La Presidente chiede ai presenti di votare se favorevoli o contrari all'adesione che risulta approvata all'unanimità.

Interviene la dott.sa **Elda Perlino** e sottolinea che, per correttezza tutte le Associazioni e i cittadini liberi aderenti alla Consulta dovrebbero avere una politica comune. Nel precedente suo intervento aveva esposto la questione sul parcheggio di Via Pietro Sette rivolgendo all'Assessore un quesito di carattere ambientalista e piuttosto polemico. Da anni la Consulta ha sostenuto che l'Amministrazione dovrebbe essere stimolata nel ricercare alternative all'uso dell'auto e auspica che gli aderenti alla Consulta possano discutere sulla opportunità delle varie richieste all'Amministrazione nelle riunioni aperte solo ai delegati. Elda Perlino asserisce inoltre, che il parcheggio, dopo la chiusura degli uffici, non è completamente occupato e sottolinea l'esigenza di poter usufruire del trasporto pubblico o della mobilità leggera quale alternativa all'uso delle auto. Con la realizzazione della metropolitana, infatti non sarà più necessario il parcheggio da 240 posti auto ma saranno sufficienti 120 stalli in modo da destinare maggiore superficie a verde per offrire ai cittadini un servizio ecosistemico idoneo a migliorare la qualità della vita.

Interviene **la Presidente** che esprime la volontà di osservare maggiore unità nelle richieste rivolte all'Amministrazione e soprattutto di perseguire una politica ambientalista.

Interviene il dott. **Salvatore Valletta** che afferma di essere d'accordo nell'aver una unità di intenti e sottolinea che Elda Perlino ha opportunamente rivolto all'Assessore una chiarificazione sulle scelte dell'Amministrazione, invece l'intervento di Chimienti si pone in maniera contraria a quello di Elda mettendo in difficoltà la Consulta che da anni sta lottando per l'incremento del verde urbano e la riduzione delle zone asfaltate da destinare a parcheggio. Valletta aggiunge che in tutti i quartieri vi è richiesta di parcheggi ma le percentuali di verde a Bari sono bassissime ed è possibile coniugare le aree a parcheggio con gli spazi a verde ed inoltre come sempre i componenti della Consulta vengono a conoscenza dei progetti comunali quando sono stati già approvati o in fase di realizzazione e tale comportamento da parte dell'Amministrazione non è rispettoso nei confronti della Consulta.

La **Presidente** passa a trattare il n.4 all'Ordine del giorno "richiesta di modifica della denominazione nel Regolamento della Consulta" e informa di aver contattato l'Assessore Petruzzelli ricordandogli che la Consulta si occupa spesso di territorio oltre che di ambiente e che la variazione era stata già inserita all'O.d.G. della precedente Assemblea.

Interviene **Elda Perlino** informando che la questione della modifica di denominazione era stata già affrontata in passato ma comportava una variazione dello Statuto, operazione di tale complessità che la Consulta decise di variare solo il Regolamento, ovvero di sostituire tutti i passaggi in cui si cita "Consulta all'Ambiente", con "Consulta all'Ambiente e al Territorio" e lì dove il Regolamento recita che è costituita "dall'Assessore all'Ambiente" aggiungere "e dagli Assessori di riferimento ai temi che vengono trattati di volta in volta".

La **Presidente** ribadisce che ha già inviato all'Assessore Pietro Petruzzelli il verbale della Assemblea precedente in cui era inserita all'Ordine del Giorno la variazione del Regolamento ma non ha avuto ancora alcun riscontro.

Nelle varie ed eventuali la Presidente inserisce l'argomento che riguarda la collocazione sul Lungomare della Statua di San Nicola alta 70 metri e informa che Rossella Ressa riteneva opportuno acquisire per la stampa anche l'opinione della Consulta avendo il FAI già espresso il suo parere negativo su tale assurda idea. Ritiene inoltre che la realizzazione di una mega statua sia una offesa alla cultura e alla tradizione religiosa della città verso San Nicola. Una statua stilizzata alta 70 metri poco distante dal mare che racchiude al suo interno anche un museo e un bar si identifica con quanto di più assurdo si possa immaginare. La Presidente chiede ai presenti l'opportunità di formulare per la stampa un breve articolo inserendo il parere negativo della Consulta sulla realizzazione dell'opera.

Interviene **Mimma Pasculli** che condivide il parere negativo e ritiene che l'opera sia un segno di mancanza di cultura.

Interviene infine il dott. **Sandro Menegatti** che ricorda il tema del 5 G, da tempo ignorato dall'Amministrazione e precisa che la Consulta dovrebbe chiedere al Vicesindaco prof. Di Sciascio un dibattito sul 5G.

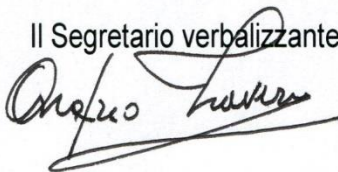
La **Presidente** risponde impegnandosi a contattare il Vicesindaco e Assessore all'Innovazione Di Sciascio per chiedergli la disponibilità a partecipare all'incontro richiesto.

Interviene nuovamente **Menegatti** per proporre di aggiungere la dott.sa Elda Perlino al gruppo di lavoro sul tema del 5G, già costituito da Sandro Menegatti e Teresa Scolamacchia.

La **Presidente** afferma di essere d'accordo di inserire Elda Perlino al tavolo tematico sul 5G e, in mancanza di altri argomenti all'Ordine del giorno, ringrazia tutti gli intervenuti e chiude l'Assemblea alle ore 19,30.

L.C.S.

Il Segretario verbalizzante



La Presidente della Consulta per l'Ambiente

