

**Comune di Bari**

Città Metropolitana di Bari

Regione Puglia

---

Proprietà: SOC. TECHNOSPARE  
IMMOBILIARE S.R.L.

---

**PIANO PARTICOLAREGGIATO DI  
RIQUALIFICAZIONE URBANA DELL'AREA E  
DEGLI IMMOBILI DI VIA OBERDAN - VIA  
APULIA - VIA PEUCETIA VARIANTE  
URBANISTICA IN ACCORDO DI  
PROGRAMMA ex.art.34 D.Lgs 267/2000**

Accordo di Programma  
in via Oberdan

**PROGETTISTA**

arch. Mauro Sàito

---

**CONSULENTI**

ACUSTICA: ing. Sabrina Soffietto

AMBIENTE: ing. Fabio Paccapelo

ARCHEOLOGIA: dott.ssa archeol. Antonella Centomani

CONS. GIURIDICO AMMINISTRATIVA: avv. Giuseppe Macchione

GEOLOGIA: dott. geol. Antonino Greco

GEOTECNICA: ing. Nicola Tafuni

SOSTENIBILITA': arch. Antonio Stragapede CFE - Centro Fisica Edile

URBANISTICA: arch. Giuseppe Graziani, ing. arch. Daniela Mancini

VAS: arch. Nicola Fuzio



**RELAZIONE DI COMPATIBILITA'  
PAESAGGISTICA**

**R.05**

**COMUNE DI BARI  
CITTÀ METROPOLITANA DI BARI  
REGIONE PUGLIA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA  
in Via Oberdan**

**PIANO PARTICOLAREGGIATO DI RIQUALIFICAZIONE  
DELL'AREA E DEGLI IMMOBILI DI VIA OBERDAN – VIA  
APULIA – VIA PEUCETIA. VARIANTE URBANISTICA IN  
ACCORDO DI PROGRAMMA ex art. 43 D. Lgs 267/2000**

**RELAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA**

Luglio 2019  
Archivio 1802

arch. Mauro Sàito

## SOMMARIO

00. PREMESSA .....	3
01. ANALISI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO .....	3
01.01 INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
01.02 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DELLO SCENARIO STRATEGICO DEL P.P.T.R. ....	6
02. L'AREA DI INTERVENTO.....	13
02.01 STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO .....	13
02.02 INQUADRAMENTO NELLE STRUTTURE IDROGEOMORFOLOGICA, ECOSISTEMICA E AMBIENTALE, ANTROPICA E STORICO-CULTURALE .....	15
03. RILIEVO FOTOGRAFICO DELLO STATO DEI LUOGHI .....	19
04. INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO AI SENSI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE .....	23
05. I TEMI PROGETTUALI E GLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE .....	31
05.01 COERENZA DELLA PROPOSTA DI ADP CON IL DPP 2011 .....	31
05.02 IL PROGETTO .....	34
06. ANALISI DI COERENZA ESTERNA DEGLI INTERVENTI .....	37
07. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA.....	38

## **00. PREMESSA**

Il lavoro in oggetto è stato redatto ai fini dell'espletamento della procedura di ottenimento del Parere di Compatibilità Paesaggistica, di cui all'art.96 delle NTA del PPTR, per l'approvazione delle varianti degli strumenti urbanistici generali sottoposte ad approvazione regionale, consistente in una variante urbanistica in Accordo di Programma ex art. 34 del D. lgs 18 agosto 2000, n. 267 Testo Unico delle Leggi Sull'ordinamento degli Enti Locali.

La presente relazione paesaggistica è redatta secondo le finalità, i criteri e i contenuti previsti dall'art. 1 del D.P.C.M. 12 dicembre 2005 recante *“Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del ‘Codice dei beni culturali del paesaggio’ di cui al D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42”*, pubblicato nella Gazz. Uff. 31 gennaio 2006, n. 25 e all'art. 90 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia.

## **01. ANALISI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO**

### **01.01 INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

L'area di intervento rientra nell'ambito della “Puglia Centrale” (n. 5) e in particolare nella figura territoriale paesaggistica (unità minime di paesaggio) “La conca di Bari e la struttura radiale delle Lame” (n. 5.2), secondo il Piano Paesaggistico Territoriale approvato (PPTR). Per la trattazione della componente paesaggistica si fa particolarmente riferimento a tale Piano.

Questo ambito rappresenta il territorio delimitato dagli 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).

L'ambito della Puglia Centrale corrisponde con quello della Murgia bassa, secondo una distinzione, già presente da molti anni nel linguaggio comune, che è stata anche di

recente formalizzata con la istituzione del “Parco Nazionale dell’Alta Murgia” (d.p.r. 10/03/2004). Nella Puglia Centrale sono diffuse le aree dissodate e regolarizzate degli affioramenti rocciosi calcarei ma anche calcarenitici e sabbioso-argillosi, quasi sempre messe a coltura, solcate da incisioni fluvio-carsiche con recapito a mare (Lame) più o meno regolarmente spazeggiate. Anche il tipo di vegetazione prevalente conferma questa distinzione in quanto nella Puglia Centrale sono diffuse le colture olivicole, viticole e cerealicole, con spazi di naturalità limitati a plaghe isolate di modesta estensione. Il limite fisico tra questo ambito e quello dell’Alta Murgia, di norma, non è mai chiaramente circoscrivibile, essendo i caratteri specifici di ciascun ambito spesso fortemente compenetrati. In prima approssimazione è possibile farlo coincidere con la quota altimetrica di 300 metri s.l.m. Dal punto di vista geomorfologico, questo ambito individua una estesa superficie rocciosa, uniformemente degradante verso il mare per mezzo di una serie di terrazzi raccordati da scarpate più o meno evidenti, aventi allungamento parallelo a quello della linea di costa. Dal punto di vista idrografico, i bacini del versante adriatico delle Murge, con corsi d’acqua tipo Lame, sono caratterizzati dalla presenza di un’idrografia superficiale di natura fluvio-carsica, costituita da una serie di incisioni e di valli sviluppate sul substrato roccioso prevalentemente calcareo o calcarenitico, e contraddistinte da un regime idrologico episodico. Tutti questi corsi d’acqua hanno origine sulle alture dell’altopiano murgiano, dove la rete di drenaggio appare nel complesso più densa e ramificata, con percorsi generalmente poco tortuosi e non privi di discontinuità morfologiche, che scendono verso il mare Adriatico. Tra i principali corsi d’acqua presenti in questo ambito meritano menzione quelli afferenti alla cosiddetta conca di Bari, che da nord verso sud sono: Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio.

Le peculiarità del paesaggio basso-murgiano, dal punto di vista idrogeomorfologico sono strettamente legate ai caratteri orografici ed idrografici dei rilievi ed in misura minore alla diffusione dei processi carsici.

L’ambito della Puglia centrale è contraddistinto da due differenti sistemi insediativi di lunga durata: il primo, a Nord, fortemente polarizzato e attestato su un pianoro inclinato che collega l’alta Murgia alla linea di costa; il secondo, a Sud, caratterizzato da una struttura radiale che vede al suo centro la città di Bari. Da Nord verso Sud, le lame tagliano trasversalmente il pianoro, articolandolo altimetricamente e definendo un ritmo riconoscibile sia sulla costa che nell’entroterra tra centri urbani e solchi carsici dai quali l’insediamento storico prende le distanze. Nella conca barese il sistema delle lame diventa radiale e assume il ruolo di limite e di vuoto rispetto al sistema insediativo dei centri di prima e

seconda corona, disposti ad anfiteatro intorno alla città di Bari. La polarizzazione urbana e la rete viaria, riconoscibili come invarianti territoriali di lungo periodo, si presentano a tutt'oggi come gli elementi strutturanti l'ambito della Puglia Centrale. I processi di antropizzazione di lunga durata alla scala d'ambito hanno privilegiato la direttrice costiera, con le grandi infrastrutture che tagliano il territorio per fasce parallele alla costa: tra quest'ultima e la SS16, tra SS16 e ferrovia, tra ferrovia e SS 16 bis, tra SS16 bis e autostrada, tra autostrada e SS 96 -98. La dominante agricola della maglia olivetata risulta ancor oggi strutturante e caratterizzante l'intero ambito. Interruzioni e cesure alla matrice olivetata si riconoscono in prossimità delle grandi infrastrutture ed intorno ai centri urbani, dove le tensioni e le attese sui suoli in prossimità del margine urbano creano condizioni di promiscuità tra costruito e spazio agricolo alterando il rapporto storico tra città e campagna. I principali agenti di trasformazione sono: - le grandi aree industriali e commerciali che si dispongono lungo la SS16 (Barletta, Trani, Bisceglie) e SS98 (Andria, Corato, Bitonto); - i bacini estrattivi localizzati tra Barletta, Andria, Trani; - la dispersione insediativa che si addensa lungo la costa, lungo alcuni assi viari (Molfetta-Terlizzi, Ruvo\_Terlizzi, Trani-Corato) ed in aree paesisticamente rilevanti (tra Corato e il parco dell'Alta Murgia, tra Andria ed il Castel del Monte). Questi fenomeni di dispersione insediativa si contrappongono ad un rilevante incremento dell'estensione urbana prodotta dalle grandi periferie che hanno costruito nuove parti di città, rafforzando il ruolo policentrico di questo territorio. La lettura di tali processi intorno a Bari ed al suo hinterland mostra alti livelli di criticità dati dall'estensione dei fenomeni e dai bassi livelli prestazionali di queste nuove parti di città. La grande zona ASI tra Modugno-Bari e Bitonto, le strade mercato, come la SS 100 e la SS16 tra Bari e Mola, hanno definito nuovi ruoli e polarità del sistema radiale della conca barese, determinando un ispessimento lungo alcuni assi e provocando un continuum urbano tra il capoluogo ed i centri di prima corona. Rilevante è stato anche il ruolo e la localizzazione di nuovi quartieri di edilizia pubblica, che hanno definito le future direttrici di espansione della città localizzandosi in alcuni casi lungo le radiali che dalla città storica intersecano la tangenziale (Poggiofranco, Japigia), in altri casi all'interno della matrice agricola olivetata (il Cep- San Paolo e Enzitetto), distanti dal nucleo urbano consolidato. Questi ultimi rappresentano gli esempi più significativi di un decentramento residenziale pianificato che, producendo un'innalzamento della rendita dei suoli, ha privilegiato l'espansione della città verso alcune direttrici piuttosto che altre. La seconda generazione di piani per l'edilizia pubblica ha visto invece prevalere scelte localizzative orientate verso il rafforzamento delle frazioni e dei centri minori di prima corona; a Carbonara-Loseto, Palese Santo Spirito, nuove

città pubbliche hanno reso sempre più dipendenti i piccoli centri dal capoluogo per funzioni e mobilità degli abitanti. La struttura tentacolare della città di Bari si è quindi gerarchizzata, inglobando alcuni centri di prima e seconda corona verso Carbonara, Ceglie, Modugno e Valenzano. In tale sistema il territorio agricolo ha perso il carattere di matrice frammentandosi e divenendo relittuale; le lame sono state riassorbite da nuove dinamiche insediative, quando non presentavano rilevanti salti altimetrici. La costa è divenuta attrattore di fenomeni di urbanizzazione a bassa densità, che ha prodotto un continuum urbano da Palese a Giovinazzo; a sud da Japigia verso Mola la dispersione di seconde case si alterna ad un sistema di orti urbani costieri che permangono grazie al carattere episodico seppur critico e conflittuale, delle trasformazioni contemporanee.

## **01.02 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DELLO SCENARIO STRATEGICO DEL P.P.T.R.**

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico, come da elaborato 4.1 del piano "Obiettivi generali e specifici dello scenario" sono i seguenti:

1. Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici
  - 1.1 Promuovere una strategia regionale dell'acqua intersettoriale, integrata e a valenza paesaggistica. Coniugare gli obiettivi di raggiungimento di un'alta qualità chimico-fisica e biologica delle risorse idriche, di equilibrio idraulico e geomorfologico dei bacini idrografici e di pareggio del bilancio idrologico regionale con gli obiettivi di qualità ecologica e paesaggistica dei paesaggi dell'acqua, attraverso una strategia integrata e intersettoriale secondo i dettami della Direttiva europea 2000/60.
  - 1.2 Salvaguardare e valorizzare la ricchezza e la diversità dei paesaggi regionali dell'acqua. Salvaguardare i caratteri identitari e le unicità dei paesaggi dell'acqua locali al fine di contrastare la tendenza alla loro cancellazione, omologazione e banalizzazione e valorizzare la cultura locale dell'acqua nelle sue diverse declinazioni geografiche e storiche.
  - 1.3 Garantire la sicurezza idrogeomorfologica del territorio, tutelando le specificità degli assetti naturali. Mitigare il rischio idrogeologico attraverso il contrasto dell'incremento dei suoli urbanizzati, delle pratiche colturali intensive e, più in generale, di tutte le attività che non rispettano le morfologie naturali, le permeabilità e le linee di deflusso delle acque.

1.4 Promuovere ed incentivare un'agricoltura meno idroesigente Promuovere un'agricoltura multifunzionale sostenibile, adatta alle caratteristiche pedologiche, climatiche ed idrologiche regionali.

1.5 Innovare in senso ecologico il ciclo locale dell'acqua Affrontare i rischi connessi all'attuale tropicalizzazione del clima regionale, caratterizzato da lunghi periodi siccitosi ed improvvisi fenomeni alluvionali, attraverso la ricerca e la sperimentazione di progetti innovativi orientati all'efficienza ecologica e alla qualità paesaggistica del territorio.

1.6 Garantire la chiusura del ciclo locale dell'acqua negli insediamenti urbani, produttivi e turistici Incentivare politiche di riequilibrio del ciclo urbano dell'acqua promuovendo il risparmio, il riciclo, il riuso e la raccolta delle acque e gli interventi di de-impermeabilizzazione.

## 2. Migliorare la qualità ambientale del territorio

2.1 Valorizzare le aree naturali e seminaturali all'interno della rete ecologica Valorizzare le aree naturali e seminaturali come core areas principali della rete ecologica regionale e potenziare le aree naturali relitte al fine di incrementare la valenza della rete anche a livello locale.

2.2 Aumentare la connettività e la biodiversità del sistema ambientale regionale. Migliorare la connettività complessiva del sistema attribuendo funzioni di progetto a tutto il territorio regionale, riducendo processi di frammentazione e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesistico regionale.

2.3 Valorizzare i corsi d'acqua come corridoi ecologici multifunzionali Valorizzare i corsi d'acqua (fiumi, torrenti, lame) all'interno della rete ecologica regionale, come collegamenti multifunzionali fra l'interno, le pianure e il mare;

2.4 Elevare il gradiente ecologico degli agroecosistemi Rafforzare la naturalità diffusa delle matrici agricole tradizionali (in particolare oliveto, vigneto, frutteto) come rete ecologica minore (siepi, muretti a secco, piantate, ecc);

2.5 Salvaguardare i varchi inedificati nelle aree urbane. Impedire le saldature urbane fra reti di città, nelle periferie urbane, negli spazi interclusi della campagna urbanizzata;

2.6 Favorire la multifunzionalità della rete ecologica regionale. Riquilibrare gli elementi della rete ecologica regionale nell'ottica dell'integrazione delle politiche di settore (ambientali, idrogeologiche, agroforestali paesaggistiche, fruttive, turistiche, ecc).

2.7 Contrastare il consumo di suoli agricoli e naturali a fini infrastrutturali ed edilizi.

2.8 Elevare il gradiente ecologico degli ecomosaici. Creare le condizioni per un aumento della naturalità diffusa, in particolare negli ecomosaici naturalisticamente più poveri;



2.9 Riqualficare ecologicamente le aree degradate. Promuovere la creazione di aree tampone o specifici progetti di riforestazione urbana tra le principali sorgenti di impatto e l'ambiente circostante (es. aree industriali, frange urbane).

3. Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata

3.1 Riconoscere e valorizzare le geografie e identità paesaggistiche delle diverse civiltazioni storiche della Puglia;

3.2 Riconoscere e valorizzare le invarianti strutturali della regione e dei singoli ambiti;

3.3 Valorizzare le invarianti delle figure territoriali, riconoscendone le condizioni di riproducibilità e rispettando le relative regole statutarie;

3.4 Favorire processi di autoriconoscimento e riappropriazione identitaria dei mondi di vita locali.

4. Riqualficare e valorizzare i paesaggi rurali storici

4.1 Valorizzare i caratteri peculiari dei paesaggi rurali storici: reinterpretare la complessità e la molteplicità dei paesaggi rurali di grande valore storico e identitario e ridefinirne le potenzialità idrauliche, ecologiche, paesaggistiche e produttive;

4.2 Promuovere il presidio dei territori rurali: favorire la multifunzionalità dell'agricoltura per contrastare i fenomeni di abbandono;

4.3 Sostenere nuove economie agroalimentari per tutelare i paesaggi del pascolo e del bosco: favorire le filiere corte del formaggio, della carne e dei prodotti del sottobosco;

4.4 Valorizzare l'edilizia e manufatti rurali tradizionali anche in chiave di ospitalità agrituristica;

4.5 Salvaguardare gli spazi rurali e le attività agricole: contrastare il consumo urbano, industriale e commerciale del suolo agricolo e limitare le deruralizzazioni;

4.6 Promuovere l'agricoltura periurbana: sostenere la creazione di parchi agricoli per valorizzare le persistenze rurali storiche e per elevare la qualità della vita delle urbanizzazioni contemporanee.

5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo

5.1 Riconoscere e valorizzare i beni culturali come sistemi territoriali integrati: favorire l'integrazione dei singoli beni dall'unità topografica al sito, al contesto topografico stratificato (CTS), fino al Comprensorio come insieme territoriale di CTS;

5.2 Promuovere il recupero delle masserie, dell'edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco;

5.3 Favorire il restauro e la riqualficazione delle città storiche;

5.4 Riquilificare i beni culturali e paesaggistici inglobati nelle urbanizzazioni recenti come nodi di qualificazione della città contemporanea;

5.5 Recuperare la percettibilità e l'accessibilità monumentale alle città storiche: riquilificare le porte delle città, rendere percepibili paesaggisticamente i margini urbani;

5.6 Riquilificare e recuperare l'uso delle infrastrutture storiche (strade, ferrovie, sentieri, tratturi);

5.7 Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici: contrastare le saldature lineari e le conurbazioni;

5.8 Valorizzare e rivitalizzare i paesaggi e le città storiche dell'interno: sviluppare e arricchire le attività socio-economiche peculiari del Subappennino Dauno, Media Valle dell'Ofanto, Gargano montano, alta Murgia, Val d'Itria, Salento interno e promuovere relazioni di reciprocità e complementarità con i paesaggi costieri, attraverso lo sviluppo di un turismo ambientale, culturale ed enogastronomico sovrastagionale.

6. Riquilificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee

6.1 Promuovere la creazione di spazi pubblici di prossimità e comunitari nelle urbanizzazioni contemporanee;

6.2 Riquilificare i tessuti a bassa densità per integrarli nel paesaggio agricolo e relazionarli alla città;

6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione: migliorare la transizione tra il paesaggio urbano e quello della campagna aperta;

6.4 Contenere i perimetri urbani da nuove espansioni edilizie e promuovere politiche per contrastare il consumo di suolo;

6.5 Promuovere la riquilificazione, la ricostruzione, e il recupero del patrimonio edilizio esistente: limitare gli interventi di edificazione al territorio già compromesso dalle urbanizzazioni;

6.6 Promuovere la riquilificazione delle urbanizzazioni periferiche: sostenere progetti di riquilificazione che tengano conto dei differenti livelli di urbanizzazione, di sviluppo socioeconomico e di pressione insediativa, nonché delle criticità e delle diverse caratteristiche delle morfotipologie urbane e territoriali;

6.7 Riquilificare gli spazi aperti periurbani e/o interclusi: elevare la qualità abitativa delle urbanizzazioni periferiche, ristabilire un rapporto di scambio alimentare, ricreativo, igienico, fruitivo fra città e campagna a diversi livelli territoriali (greenbelt nei margini urbani, parchi di cintura, forestazione periurbana, ecc.);

- 6.8 Potenziare la multifunzionalità delle aree agricole periurbane: migliorare le funzioni agricole di prossimità urbana e promuovere circuiti corti e mercati di prossimità nel territorio agricolo perturbano;
- 6.9 Riquilibrare e valorizzare l'edilizia rurale periurbana: attribuire all'edilizia rurale periurbana nuove funzioni urbane di interesse collettivo, attività rurali e di ospitalità, nell'ottica della multifunzionalità;
- 6.10 Favorire la mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici attraverso interventi di forestazione urbana: favorire la realizzazione di cinture verdi intorno alle aree industriali e lungo le grandi infrastrutture;
- 6.11 Contrastare la proliferazione delle aree industriali nel territorio rurale.
7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia
- 7.1 Salvaguardare i grandi scenari caratterizzanti l'immagine regionale;
- 7.2 Salvaguardare i punti panoramici e le visuali panoramiche (bacini visuali, fulcri visivi): ridurre e mitigare gli impatti e le trasformazioni che alterano o compromettono le relazioni visuali;
- 7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico-ambientale
- 7.4 Salvaguardare e riquilibrare i viali storici di accesso alla città.
8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi
- 8.1 Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città: salvaguardare la riconoscibilità della struttura delle reti di strade locali di impianto storico che collegano i maggiori centri pugliesi e le relazioni funzionali, visive e storico-culturali che intrattengono con il territorio circostante e valorizzare la loro potenzialità di fruizione paesistico-percettiva.
- 8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale: valorizzare, riquilibrare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;
- 8.3 Valorizzare e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori: valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;

8.4 Promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare): incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;

8.5 Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi lame e gravine;

8.6 Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime: valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;

8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;

8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica: riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

## 9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia

9.1 Salvaguardare l'alternanza storica di spazi inedificati ed edificati lungo la costa pugliese: contenere il consumo di suolo nelle aree costiere. In particolare, salvaguardare e valorizzare le aree costiere di maggior pregio naturalistico e i paesaggi rurali costieri storici presenti lungo la costa, prevedendo ove necessario interventi di riqualificazione e rinaturazione al fine di: i) creare una cintura costiera di spazi ad alto grado di naturalità finalizzata a potenziare la resilienza ecologica dell'ecotono costiero (ripristino dei sistemi naturali di difesa dall'erosione e dall'intrusione salina e dei meccanismi naturali di ripascimento degli arenili); ii) potenziare la connessione e la connettività ecologica tra costa ed entroterra; iii) contrastare il processo di formazione di fronti costieri lineari continui;

9.2 Il mare come grande parco pubblico della Puglia: destinare alla fruizione pubblica le aree costiere di più alto valore paesaggistico ed ambientale e garantirne l'accessibilità con modalità di spostamento sostenibili e nel rispetto dei valori paesaggistici presenti;

9.3 Salvaguardare la diversità e varietà dei paesaggi costieri storici della Puglia: tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei paesaggi storici costieri al fine di valorizzare le differenze locali e contrastare la banalizzazione ed omologazione dell'immagine costiera pugliese;

9.4 Riquilibrare ecologicamente gli insediamenti a specializzazione turisticobalneare: riquilibrare gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica al fine di incrementare qualitativamente l'offerta ricettiva e la dotazione di spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero;

9.5 Dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra: valorizzare sinergicamente il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziare i collegamenti costa-interno al fine di integrare il turismo balneare con gli altri segmenti turistici (storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, congressistico), decomprimere il sistema ambientale costiero, destagionalizzare i flussi turistici, incrementare l'offerta ricettiva anche a servizio della costa senza ulteriore aggravio di cubature;

9.6 Decomprimere la costa attraverso progetti di delocalizzazione: ridurre della pressione insediativa sugli ecosistemi costieri attraverso l'eliminazione dei detrattori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riquilibratura/rinaturazione dei paesaggi costieri degradati.

10. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili

10.1 Migliorare la prestazione energetica degli edifici e degli insediamenti urbani: rendere compatibile la riduzione dei consumi di energia con l'elevamento della qualità paesaggistica;

10.2 Rendere coerente lo sviluppo delle energie rinnovabili sul territorio con la qualità e l'identità dei diversi paesaggi della Puglia;

10.3 Favorire l'uso integrato delle FER sul territorio, promuovendo i mix energetici più appropriati ai caratteri paesaggistici di ciascun ambito;

10.4 Garantire alti standard di qualità territoriale e paesaggistica per le diverse tipologie degli impianti di energie rinnovabili;

- 10.5 Promuovere il passaggio dai “campi alle officine”: favorire la concentrazione delle nuove centrali di produzione di energia da fonti rinnovabili in aree produttive o prossime ad esse e lungo le grandi infrastrutture;
- 10.6 Disincentivare la localizzazione di centrali fotovoltaiche a terra nei paesaggi rurali;
- 10.7 Promuovere il coinvolgimento dei Comuni nella gestione della produzione energetica locale;
- 10.8 Limitare le zone in cui è ammessa l’installazione di impianti eolici e favorirne l’aggregazione intercomunale;
- 10.9 Promuovere le energie da autoconsumo (eolico, fotovoltaico, solare termico);
- 10.10 Attivare azioni sinergiche fra la riduzione dei consumi e la produzione di energie da fonti rinnovabili;
- 10.11 Sviluppare l'utilizzo energetico delle biomasse prodotte localmente.
11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture.

## **02. L’AREA DI INTERVENTO**

### **02.01 STATO ATTUALE DELL’AREA DI INTERVENTO**

#### **AMBITO 1**

Il complesso immobiliare attuale della società Technospare srl si compone di una serie di volumi destinati alla originaria sede Fiat realizzata alla metà degli anni '50 dopo il trasferimento delle attività di esposizione, deposito, vendita e assistenza di automobili dallo storico immobile di via De Rossi (attuale sede universitaria).

L’area è di forma rettangolare e risulta pianeggiante con una quota media posta a 3,00 m slm. L’area intera del lotto è di ca. 21.000 mq, l’area occupata dagli immobili di proprietà Technospare srl è di ca. 12.600 mq per un totale di ca. 80.000 mc. determinati attraverso un rilievo dell’esistente. L’edificio attuale è caratterizzato da una struttura di tipo industriale ed è destinato ad esposizione, deposito, vendita e assistenza di automobili e veicoli commerciali.

Il complesso attuale è caratterizzato da un fronte stradale a 2 livelli (piano terra e primo piano oltre ad alcuni interrati) adibito ad esposizione autoveicoli ed uffici/appartamenti) servito da varie scale di accesso si chiude con una sala riunioni ad angolo su via Apulia. Al livello superiore, successivamente, sono stati aggiunti dei soppalchi con scale autonome di accesso, utilizzati ad uffici. I saloni di esposizione delle auto si sviluppano verso l’interno del lotto fino a confinare con l’officina e il deposito ricambi.

Un cortile interno con accesso carrabile da via Apulia, controllato da una guardiana d'ingresso divide le parti suddette dalla parte posteriore del complesso che affaccia sia su via Peucetia che su via Apulia.

Esso è composto al piano terra dal salone di esposizione e vendita delle auto usate. All'angolo fra le due vie suddette esiste un livello superiore adibito ad uffici. Sotto di esso ci sono locali interrati e seminterrati adibiti a depositi. Davanti alla guardiana si sviluppa una rampa di accesso alle superfici superiori (I, II e III livello) adibite a parcheggio coperto/scoperto degli autoveicoli in deposito. Queste superfici si sviluppano in parte sulla zona a piano terra, confinante con il piazzale, attualmente di proprietà della soc. Spesa Mia (già depositi ex-sede Fiat).

La struttura portante del complesso è realizzata in cemento armato con murature in tufo/mattoni. Le coperture delle parti adibite ad uffici/appartamenti sono costituite da solai piani in laterocemento. Le coperture del deposito ricambi e della officina sono costituite da lucernai a *shed* inclinati a 45° per l'areazione/illuminazione, realizzati in cemento armato. La copertura dei lucernai è in lastre di cemento/amianto incapsulate e messe in sicurezza per un totale di ca. 1200 mq.

La struttura dei parcheggi è in pilastri e travi in cemento armato con giunto strutturale fra rampa e piani. Esistono vari servizi igienici per il personale ed il pubblico. I prospetti del complesso sono intonacati. Gli infissi esterni ed interni originariamente erano in legno, dopo varie ristrutturazioni ed interventi di manutenzione straordinaria sono state aggiunte delle nuove vetrine sui prospetti esterni in alluminio e vetro.

L'edificio industriale, oggetto di varie ristrutturazioni nel corso degli anni, è privo di particolare valore architettonico e la demolizione totale della parte Ovest negli anni '70 ne ha alterato l'assetto originario.

## **AMBITO 2**

L'Ambito è composto da due aree limitrofe e risulta pianeggiante con una quota media posta a circa 2,00 m slm. L'area intera del lotto è di ca. 29.500. L'area risulta quasi interamente sgombra dall'edificazione, a meno di un piccolo fabbricato inutilizzato e di una struttura removibile, oltre ad alcuni pannelli pubblicitari. L'area, destinata da PRG a verde di quartiere, viene attualmente utilizzata come parcheggio privato di pertinenza alla spiaggia di Torre Quetta.

## **02.02 INQUADRAMENTO NELLE STRUTTURE IDROGEOMORFOLOGICA, ECOSISTEMICA E AMBIENTALE, ANTROPICA E STORICO-CULTURALE**

Gli stralci di seguito riportati fanno riferimento alla cartografia consultabile sulla risorsa web <http://paesaggio.regione.puglia.it/> e, una volta individuate le segnalazioni, è possibile, attraverso gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni specifiche per ogni tipologia di bene, attuare le previsioni del piano.

Nelle Norme Tecniche di Attuazione al Titolo VI - Disciplina dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici - Art. 39 - Suddivisione in strutture, sono indicati i beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici che vengono organizzate in tre strutture, a loro volta articolate in componenti individuati attraverso appositi elaborati grafici anch'essi allegati al piano:

- Struttura idrogeomorfologica: Componenti idrologiche e Componenti geomorfologiche;
- Struttura ecosistemica e ambientale: Componenti botanico-vegetazionali e Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
- Struttura antropica e storico-culturale: Componenti culturali e insediative e Componenti dei valori percettivi.

Di seguito si riporta la ricognizione effettuata attraverso l'interrogazione della risorsa web (BP – Bene Paesaggistico, UPC – Ulteriore Contesto Paesaggistico):



## AMBITO 1

- UCP Città consolidata

## AMBITO 2

- BP Territori costieri
- UCP Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.: Deviatore Valenzano
- UCP Strade a valenza paesaggistica

### Struttura idrogeomorfologica

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia -- 06/02/2019



Ortofoto: riprese AGEA 2016

Figura 1: Inquadramento su PPTR Ambito 1 - Struttura idrogeomorfologica

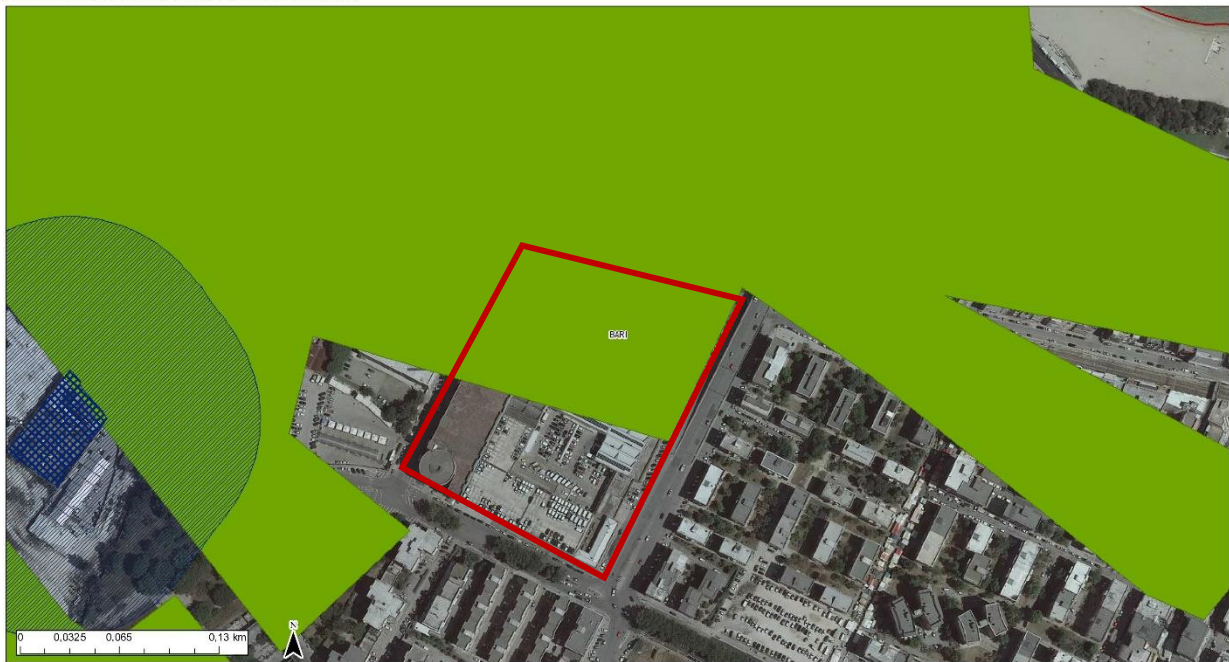


Ortofoto: riprese AGEA 2016

Figura 2: Inquadramento su PPTR Ambito 2 - Struttura idrogeomorfologica

## Struttura antropica e storico-culturale

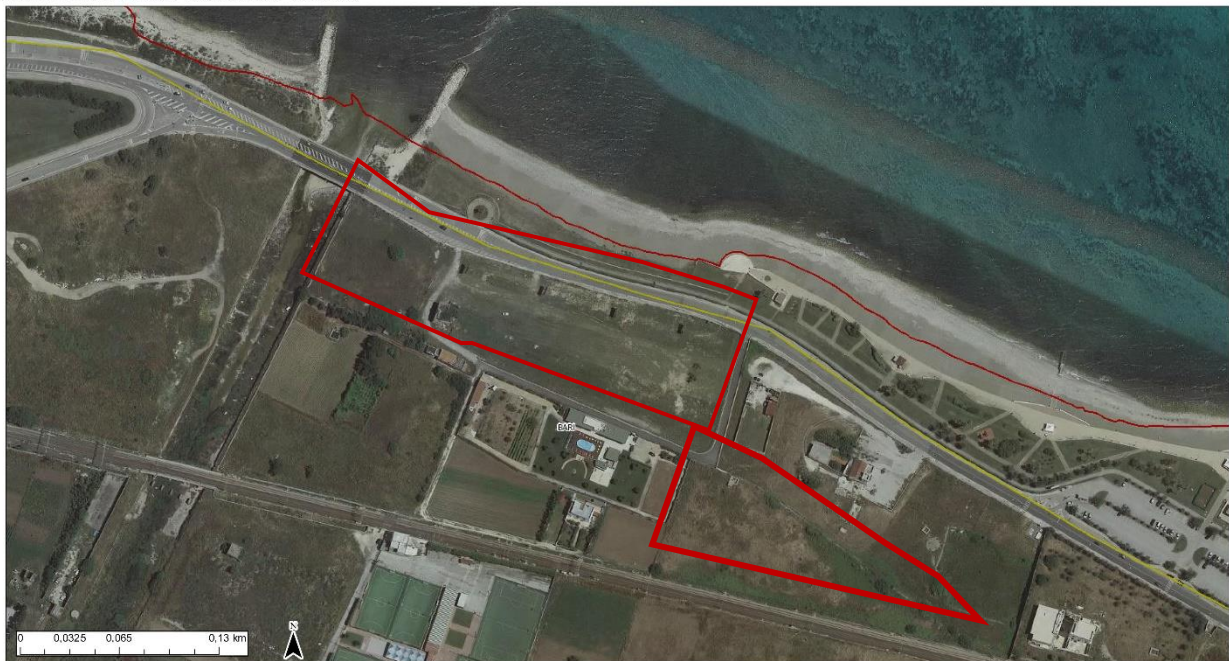
Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia -- 06/02/2019



Ortofoto: riprese AGEA 2016

Figura 3: Inquadramento su PPTR - Struttura antropica e storico-culturale

Sistema Informativo Territoriale - Regione Puglia -- 25/02/2019



Ortofoto: riprese AGEA 2016

Figura 4: Inquadramento su PPTR Ambito 2 - Struttura antropica e storico-culturale

### 03. RILIEVO FOTOGRAFICO DELLO STATO DEI LUOGHI

Nel presente capitolo si forniscono alcune riprese fotografiche atte a identificare lo stato dei luoghi interessati dal progetto in esame.

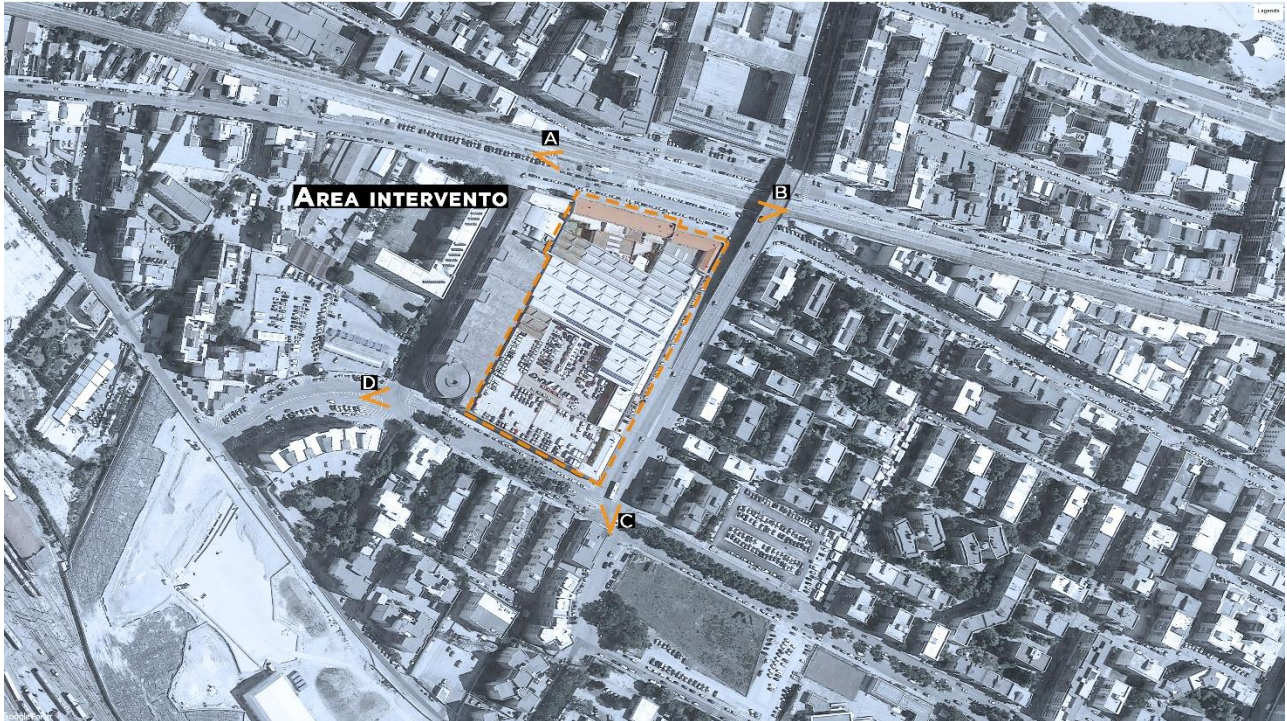


Figura 5: punti di scatto Ambito 1



Figura 6: scatto A - Ambito 1



Figura 7: scatto B – Ambito 1



Figura 8: scatto C – Ambito 1



Figura 9: scatto D – Ambito 1



Figura 10: punti di scatto Ambito 2



Figura 11: scatto A – Ambito 2



Figura 12: scatto B – Ambito 2



Figura 13: vista aerea Ambito 2

#### **04. INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO AI SENSI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE**

Il vigente Piano Regolatore Generale è stato adottato con Deliberazione Consiliare n. 991 del 12/12/1973 ed approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 1475 del 08/07/1976. Allo strumento principale si sono aggiunti numerosi provvedimenti di variante sia per la realizzazione di opere pubbliche sia a seguito di un processo di innovazione della disciplina urbanistica, nonché del governo del territorio promossa a livello regionale, che ha introdotto una serie di strumenti di trasformazione del territorio che in molti casi hanno profondamente ridisegnato le previsioni dello strumento pianificazione locale vigente da oltre 40 anni. Appare utile ripercorrerne i principali elementi di questa innovazione:

- la **rigenerazione urbana e territoriale** formalmente nasce con la Lr 21/08 *Norme per la rigenerazione urbana*, che stabilizza - per così dire - le procedure straordinarie dei programmi complessi e rende il programma integrato di rigenerazione urbana uno strumento ordinario per l'intervento nei contesti urbani marginali, in cui siano presenti situazioni di degrado, dismissione o sottoutilizzazione. Insieme ad essa, analoghi obiettivi sono assunti dal Programma Operativo FESR 2007-2013 della Regione Puglia (l'Asse VII mira a promuovere la rigenerazione urbana e territoriale nell'accezione di sviluppo urbano sostenibile legato al ruolo cruciale delle città e delle



aree urbane, in particolare mediante la misura 7.1 *Piani integrati per lo sviluppo urbano*);

- la **sostenibilità edilizia e urbana**, promossa dalla Lr 13/2008, *Norme per l'abitare sostenibile*, cui hanno fatto seguito gli strumenti applicativi del Sistema di Certificazione di Sostenibilità degli edifici, ma anche dai *Criteri per la formazione e localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi* del DRAG, approvati nel gennaio 2011, basati su una definizione ampia di sostenibilità (ambientale, economica, sociale) e mirati alla qualità e sostenibilità al livello urbano piuttosto che edilizio, forniscono un ulteriore tassello di un quadro normativo e di indirizzo profondamente rinnovato;
- il nuovo **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale**, approvato nel febbraio 2015, ridefinisce profondamente la pianificazione paesaggistica in adesione alla Convenzione Europea del Paesaggio e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Il PPTR infatti assume l'obiettivo di "*produrre, oltre che vincoli, soprattutto regole di trasformazione, politiche, azioni, progetti che favoriscano l'elevamento della qualità dei paesaggi dell'intero territorio regionale, urbano e rurale, comprendendovi oltre le azioni di conservazione, quelle di valorizzazione, di riqualificazione, di ricostruzione*". La filosofia e la metodologia di costruzione del PPTR si presta, ad un "passaggio di scala", ovvero alla individuazione di *contesti* cui applicare progetti e politiche per la tutela e la qualificazione paesaggistica, oltre che urbanistica.

A tali innovazioni di matrice regionale, il Comune di Bari ha già dato le prime riposte. Accanto al **DPP approvato**, che definisce, oltre il Sistema delle conoscenze e i Quadri interpretativi, gli Indirizzi per la definizione dei contenuti tecnico-progettuali e normativi del PUG, i recenti atti di pianificazione promossi dal Comune di Bari delineano uno scenario che tende alla costruzione di un nuovo quadro pianificatorio attraverso la nota locuzione del *pianificar facendo*:

- la **variante al PRG vigente di adeguamento al PUTT/P** rappresenta, oltre che il compimento della indispensabile procedura per allineare la pianificazione urbanistica alla vigente disciplina di tutela paesaggistica, anche il primo passo verso un piano coerente con le disposizioni di tutela del PPTR, essendo l'adeguamento basato sulle medesime basi conoscitive utilizzate per il PPTR (Carta Idrogeomorfologica dell'Autorità di Bacino della Puglia, Carta dei Beni culturali);
- il **Documento Programmatico per la Rigenerazione (DPRU)**, approvato nel giugno 2011, rappresenta il quadro programmatico entro il quale applicare la Lr 21/08, da un

lato definendo gli indirizzi progettuali per ciascun ambito in coerenza con le caratteristiche e le criticità individuate, dall'altro individuando le modalità per assicurarne la fattibilità sociale, economica e urbanistica attraverso una specifica procedura che integra quella disposta dalla norma generale;

- il **Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)**, il cui Documento programmatico è stato approvato nel maggio 2011, rappresenta la conferma della opzione strategica di sviluppo sostenibile del Comune di Bari seguito dalla sottoscrizione del "Patto dei Sindaci" nel luglio 2010, che mira a una significativa riduzione delle emissioni della città entro il 2020;
- il nuovo **Regolamento Edilizio**, in itinere, integra ai tradizionali contenuti del Regolamento Edilizio quelli derivanti dalle nuove disposizioni nazionali e regionali.

L'area in oggetto nel PRG vigente è caratterizzata dalle seguenti destinazioni urbanistiche:

- Ambito 1 – Zone per attività secondarie di tipo B;
- Ambito 2 – Verde di quartiere.

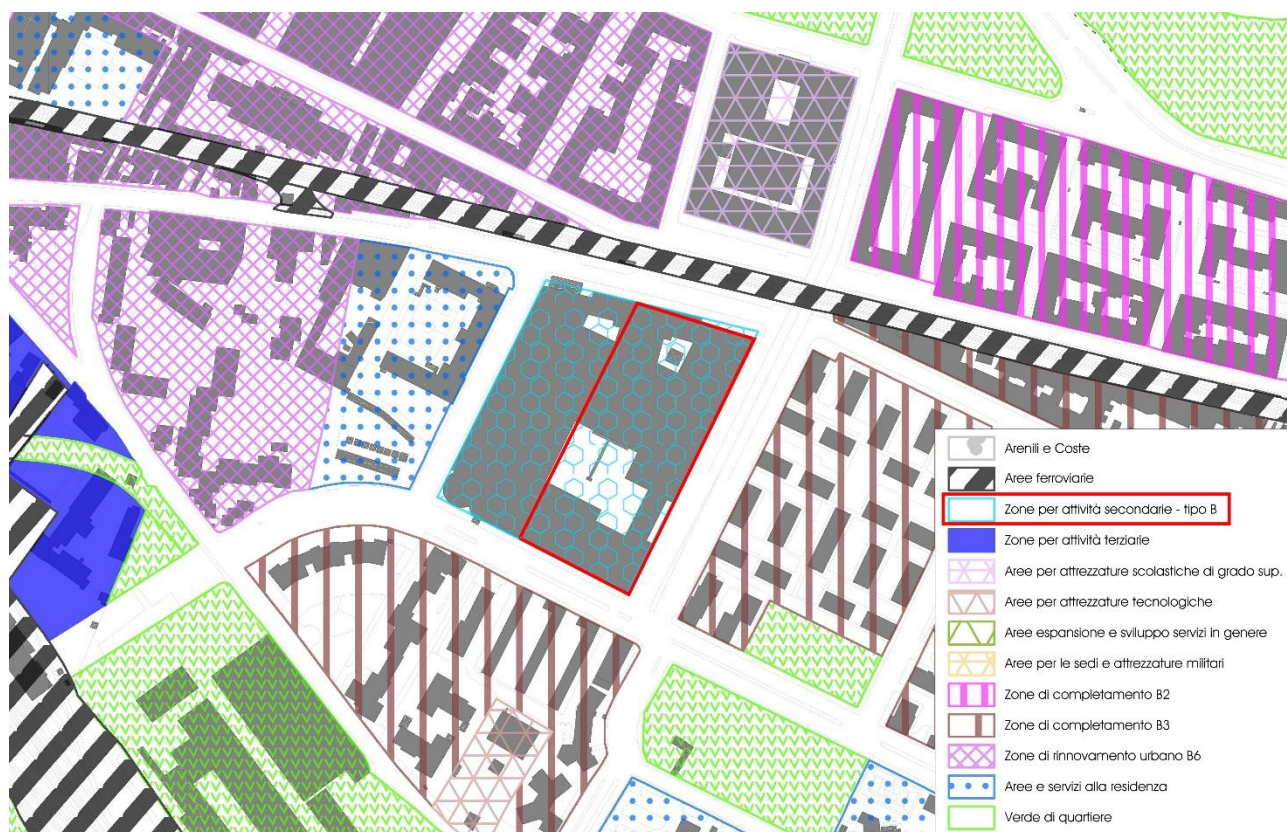


Figura 14: Inquadramento Ambito 1 su Piano Regolatore Generale

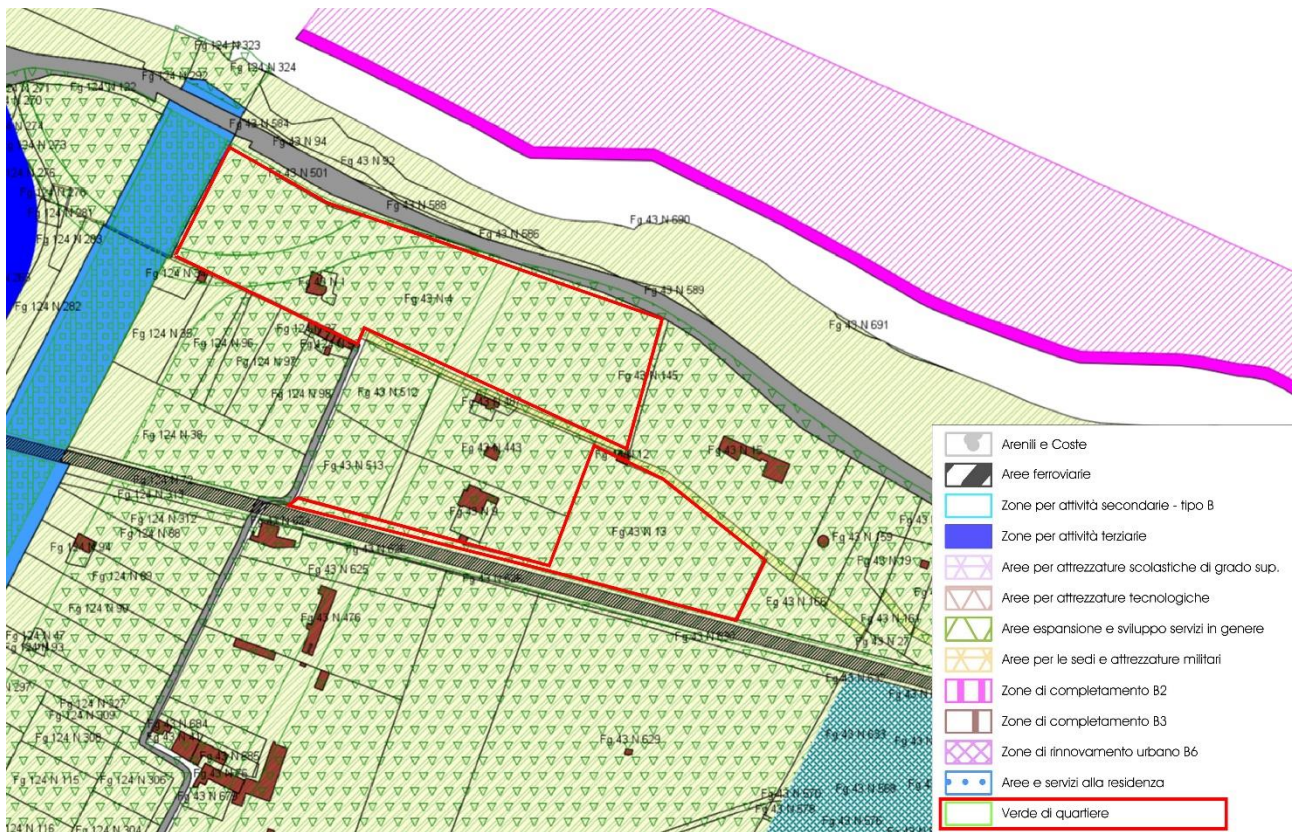


Figura 15: Inquadramento Ambito 2 su Piano Regolatore Generale

Con DGR 28 ottobre 2014, n. 2252 avente ad oggetto “*Comune di BARI - Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P approvata con Deliberazione Consiliare n. 4 del 18.03.2014. Approvazione definitiva con prescrizioni e modifiche*” la Giunta Regionale ha approvato con prescrizioni la Variante di Adeguamento del PRG di Bari al PUTT/P ai sensi all’art. 5.06 delle NTA del PUTT/P. La cartografia di riferimento, aggiornata alle ultime prescrizioni regionali, è consultabile sulla risorsa web [http://sit.egov.ba.it/mapguideos/avb\\_bari/GIS/Mappa.aspx](http://sit.egov.ba.it/mapguideos/avb_bari/GIS/Mappa.aspx). L’art. 105 delle NTA del PPTR stabilisce che dalla data di approvazione del PPTR i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici di cui all’art. 39 sostituiscono gli Ambiti Territoriali Distinti ed Estesi del PUTT/P, ma le Norme Tecniche di Attuazione della variante, con le relative perimetrazioni, di fatto sono parte integrante del PRG vigente, in quanto trattasi di una variante allo stesso.

Le zone omogenee del P.R.G. sottoposte a tutela dal D.Lgs. 42/2004 e dal PUTT/P sono distinte in Ambiti Territoriali Estesi classificate come segue:

1.1 *valore rilevante* (“B”), laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;

1.2 *valore distinguibile* (“C”), laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;

1.3 *valore relativo* (“D”), laddove pur non sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività;

1.4 *valore normale* (“E”), laddove non è direttamente dichiarabile un significativo valore paesaggistico.

Le norme contenute nel PUTT/P, di cui al titolo II “ambiti territoriali estesi” ed al titolo III “ambiti territoriali distinti”, non trovano applicazione all’interno dei “territori costruiti” così come definiti ai sensi dell’art. 1.03, comma 5 delle N.T.A. del PUTT/P e perimetrali nei “primi adempimenti”, di cui all’attestazione dell’Assessorato all’Urbanistica regionale prot. n.815/06 dell’11.02.2003. Ai sensi dell’art.1.03 co.5 delle NTA del PUTT/P le norme contenute nel medesimo PUTT/P, di cui al titolo II “ambiti territoriali estesi” ed al titolo III “ambiti territoriali distinti”, non trovano applicazione all’interno dei “territori costruiti” che sono così definiti:

5.1 le aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee “A” e “B”;

5.2 le aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee “C” oppure come zone “turistiche” “direzionali” “artigianali” “industriali” “miste” se, alla data del 6 giugno 1990, incluse in strumento urbanistico esecutivo (piano particolareggiato o piano di lottizzazione) regolarmente presentato e, inoltre, le aree incluse, anche se in percentuale, in Programmi Pluriennali di Attuazione approvati alla stessa data;

5.3 le aree che, ancorché non tipizzate come zone omogenee “B” dagli strumenti urbanistici vigenti:

- o ne abbiamo di fatto le caratteristiche (ai sensi del DIM n. 1444/1968), vengano riconosciute come regolarmente edificate (o con edificato già “sanato” ai sensi della legge n. 47/1985), e vengano perimetrare su cartografia catastale con specifica deliberazione di Consiglio Comunale;

Di seguito si riporta la ricognizione effettuata attraverso l’interrogazione della risorsa web (ATD – Ambito Territoriale Distinto, ATE – Ambito Territoriale Esteso, TC – Territori Costruiti):

Ambito 1

- ATD: area assoggettata a tutela esclusivamente da d. lgs 42/2004 – art. 142 co. 2 lett. a, b costa;
- ATE: nessuna tutela
- TC: zone omogenee A e B come da PRG vigente.

## Ambito 2

- ATD: Area litoranea; area assoggettata a tutela esclusivamente da d. lgs 42/2004 – art. 142 co. 2 lett. a, b costa; area assoggettata a tutela esclusivamente da d. lgs 42/2004 – art. 142 co. 2 lett. a, b lame;
- ATE: tipo B – valore rilevante; tipo C – valore distinguibile;
- TC: compresa nel 1° PPA con previsioni concretamente realizzate (parte).

Le disposizioni contenute nelle NTA della Variante, non trovano applicazione nell'area in esame, in quanto rientrante nei "territori costruiti" perché tipizzata come zona omogenea di tipo "B", con relative aree a standard, assimilate alle "zone B", come si evince dallo stralcio relativo alle esclusioni dall'applicazione della variante.

Di seguito si riportano alcuni stralci cartografici ricavati dal sit del Comune di Bari.

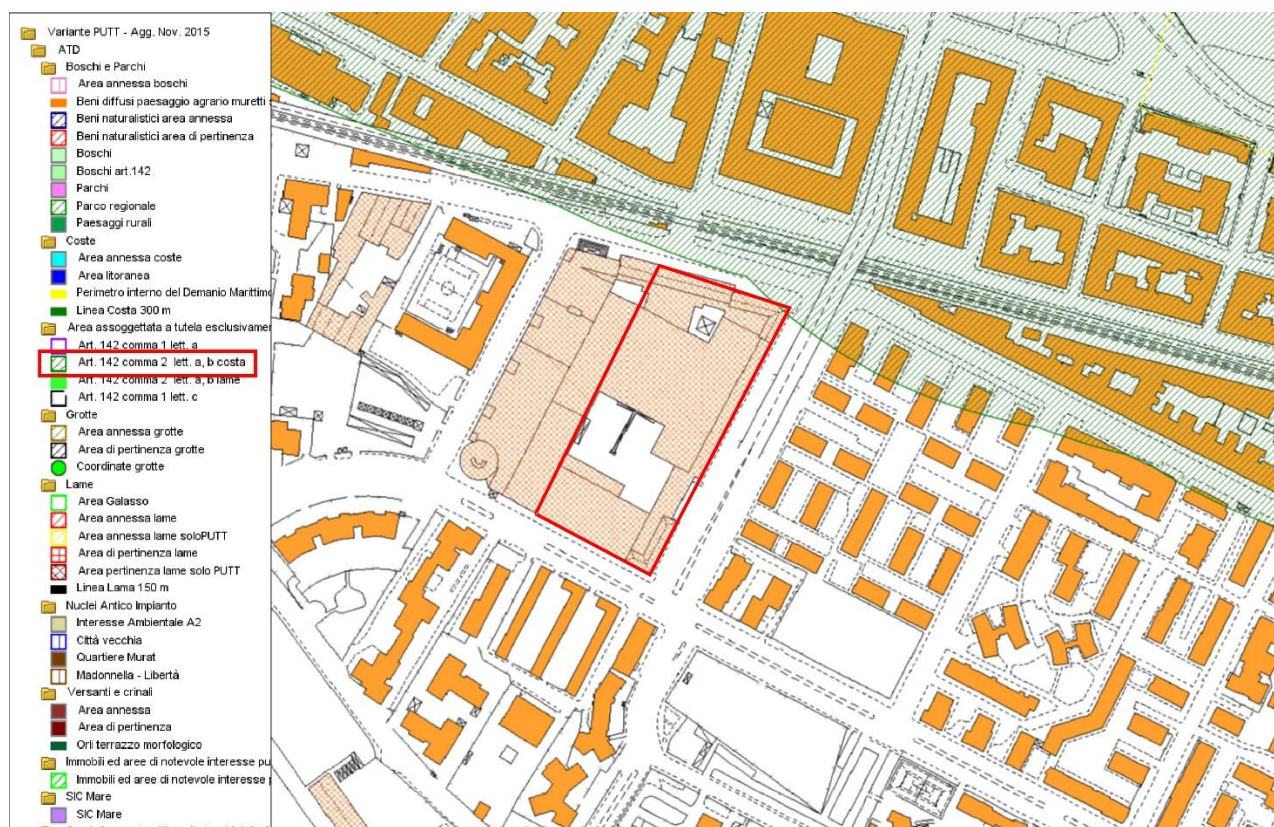


Figura 16: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Ambiti Territoriali Distinti - Ambito 1

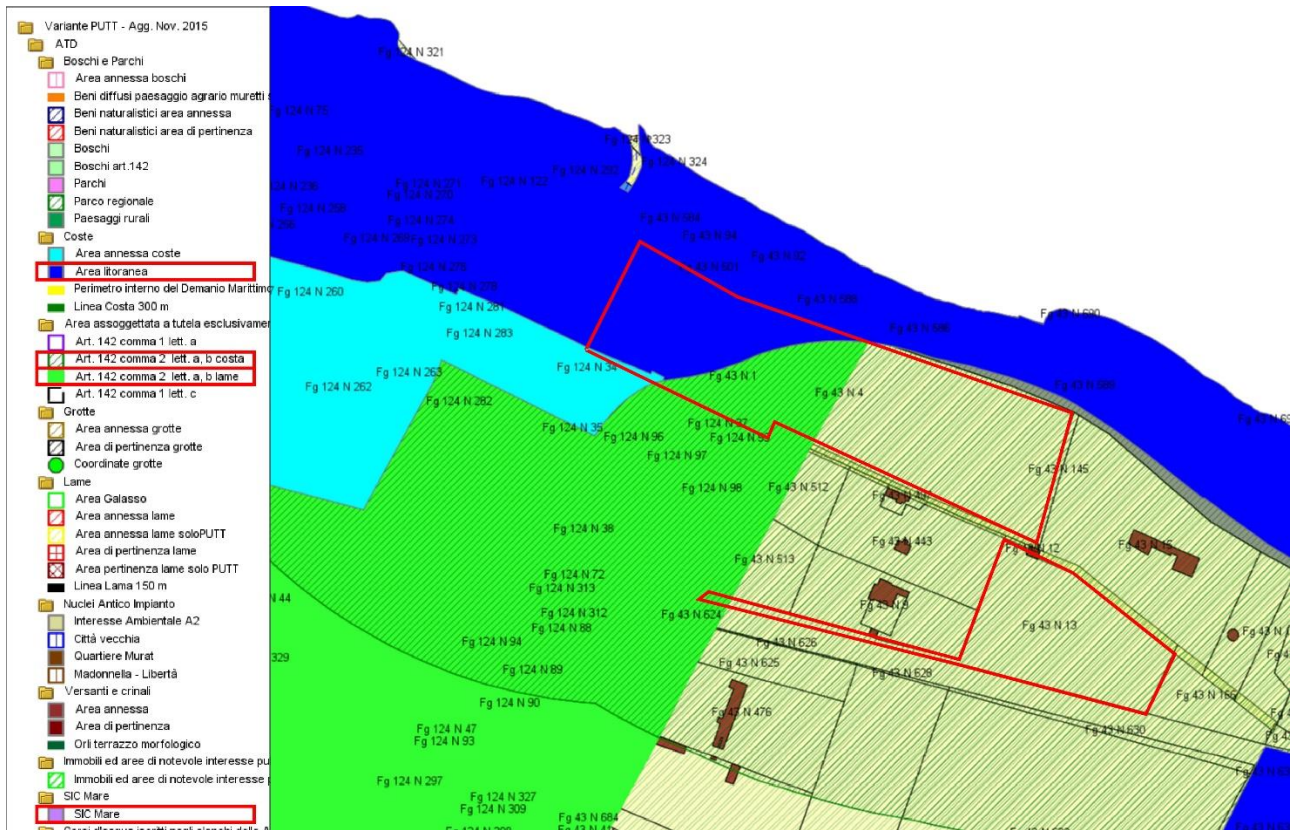


Figura 17: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Ambiti Territoriali Distinti - Ambito 2

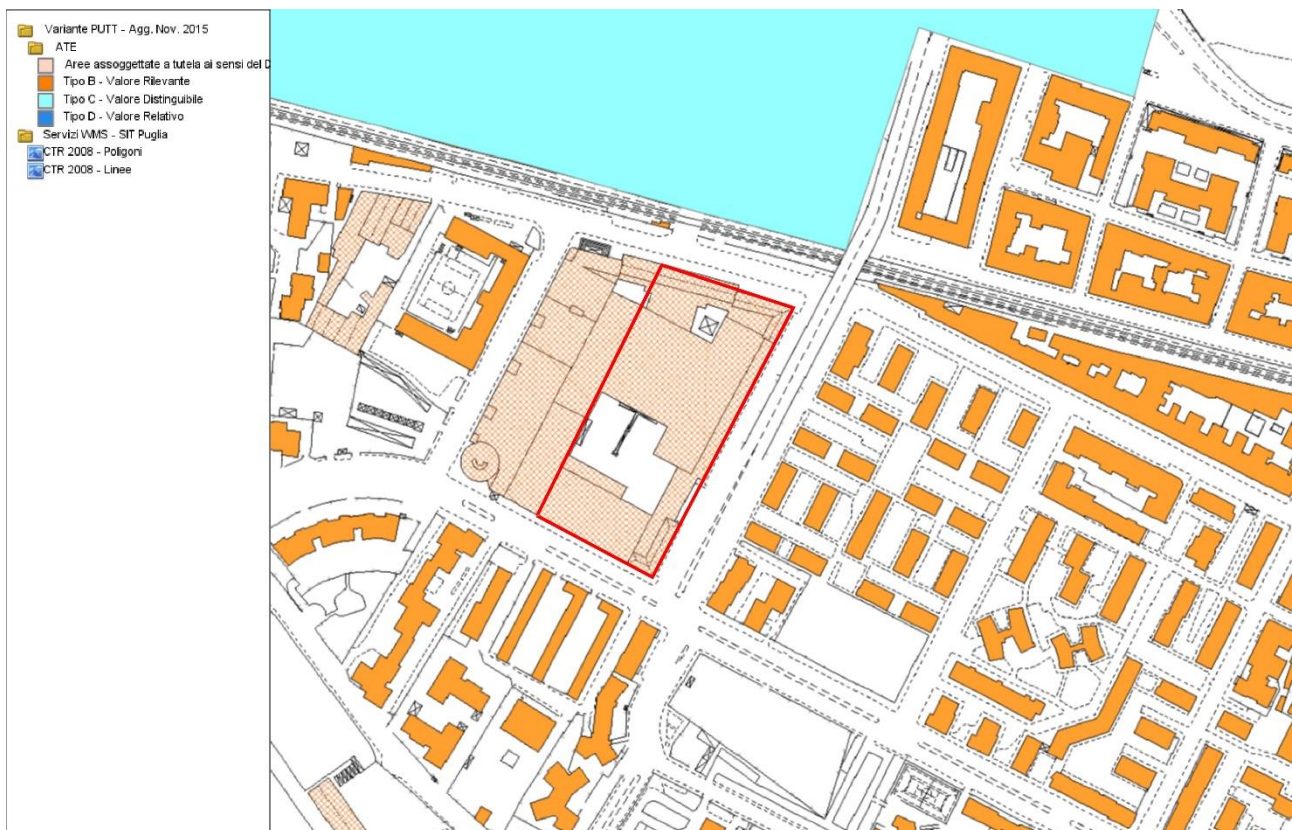


Figura 18: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Ambiti Territoriali Estesi - Ambito 1

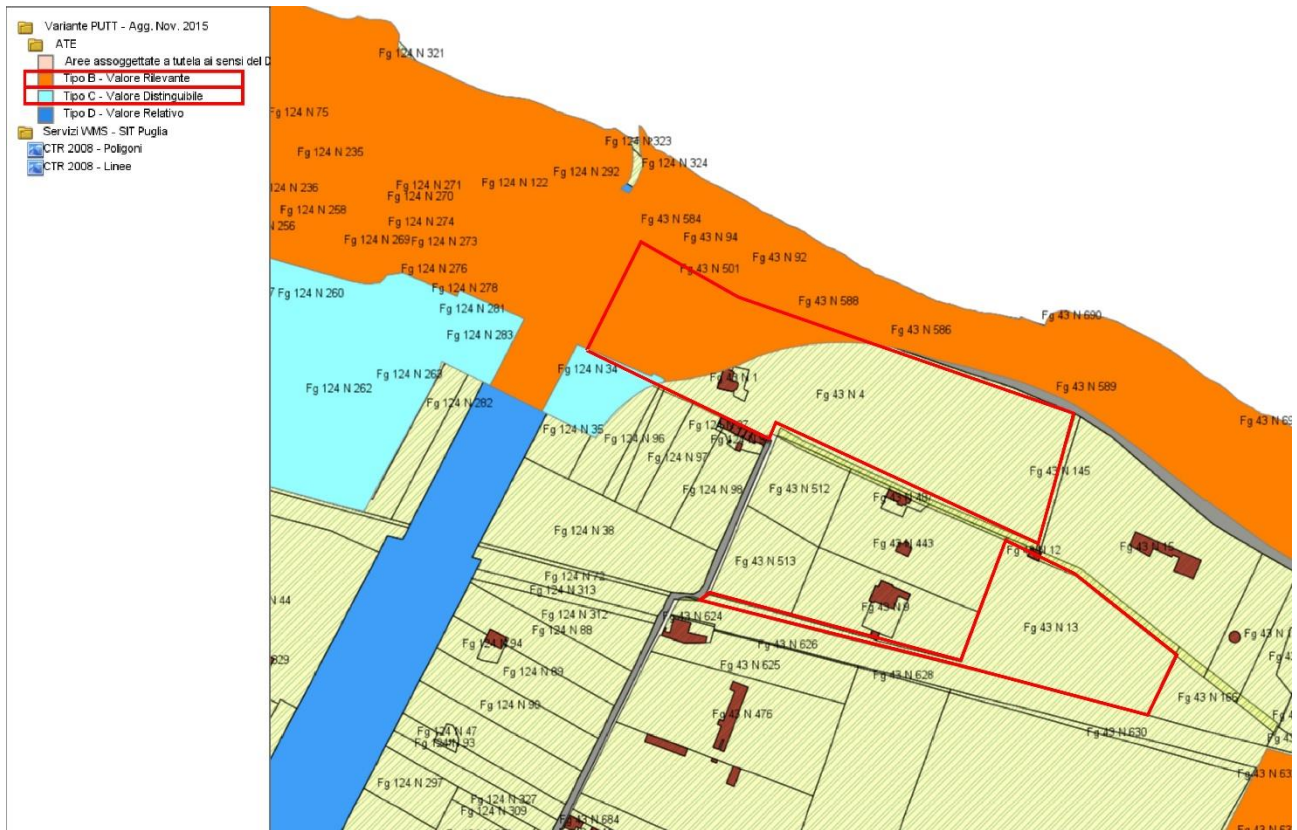


Figura 19: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Ambiti Territoriali Estesi - Ambito 2

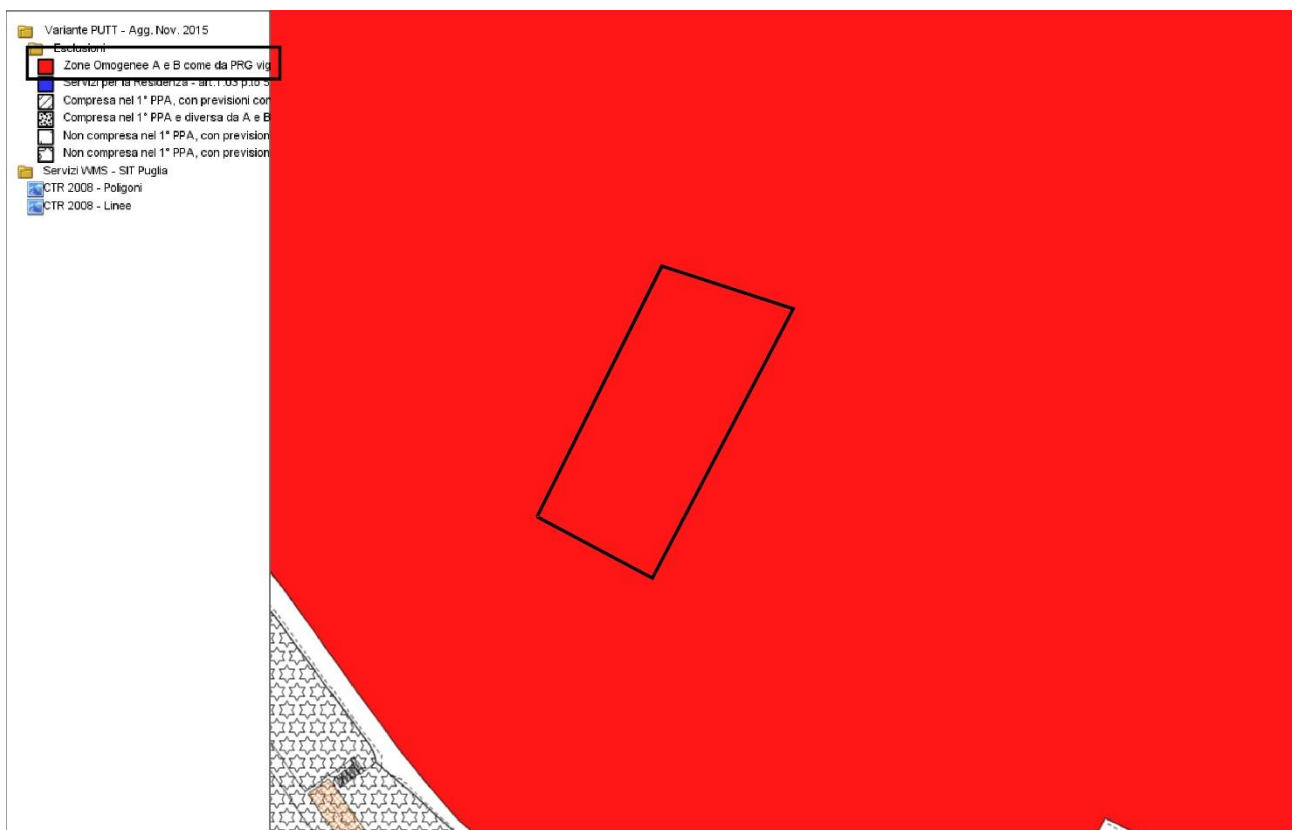


Figura 20: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Esclusioni - Ambito 1

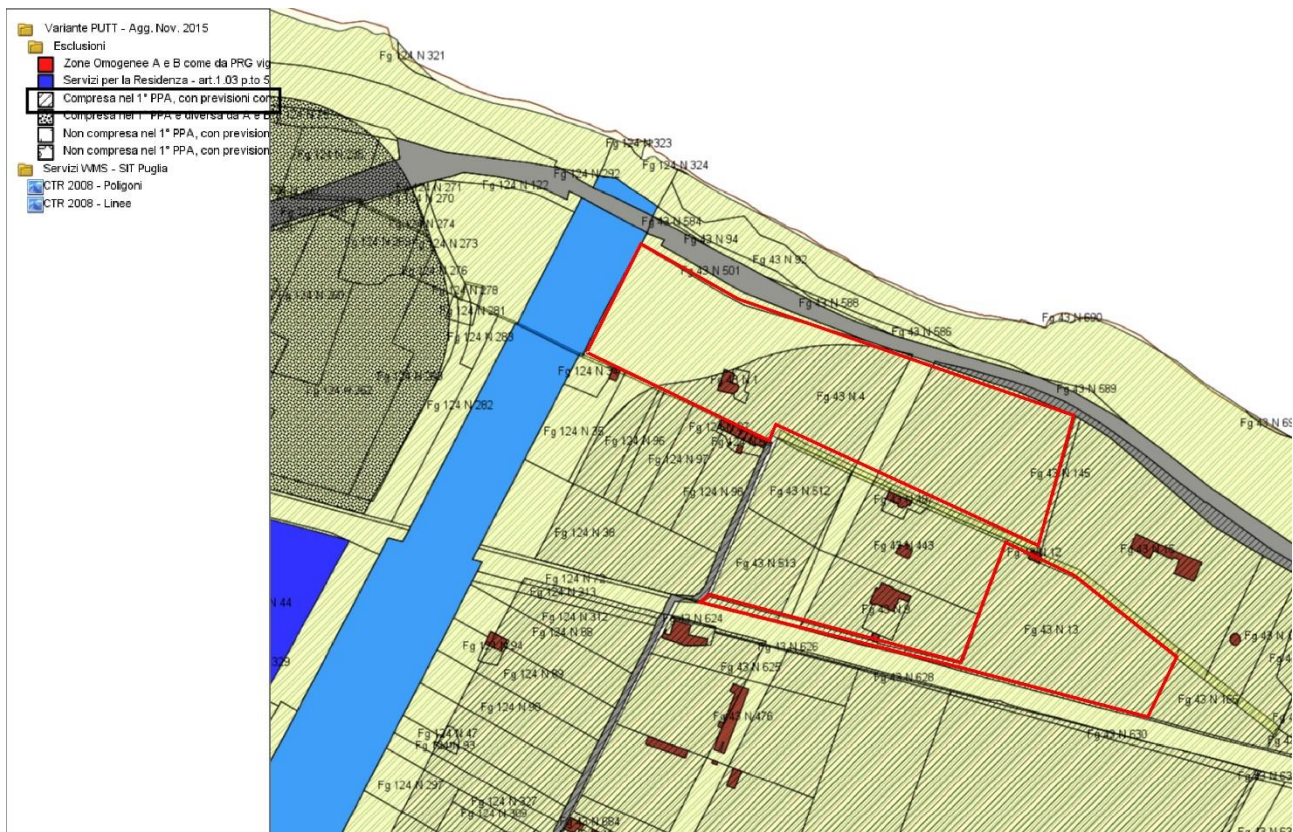


Figura 21: Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P - Esclusioni - Ambito 2

## 05. I TEMI PROGETTUALI E GLI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE

### 05.01 COERENZA DELLA PROPOSTA DI ADP CON IL DPP 2011

#### AMBITO 1

Nel DPP l'area in oggetto è indicata come "area suscettibile di trasformazione urbana" con destinazione d'uso mista: commerciale, residenziale ed attrezzature. Il ruolo dell'area è definito strategico al fine della ricucitura urbana a cavallo della attuale e prospiciente linea ferroviaria, di cui si prevede la dismissione (i lavori di trasferimento dei binari RFI sono in corso di realizzazione dal 2018) fra la parte della città adiacente il Lungomare (corso Sonnino) ed il lotto di Millenia ed altre proprietà delimitato da via Oberdan, via Apulia, via Masaniello e via Peucetia.

Il quadro conoscitivo del DPP è stato condiviso nell'impostazione del progetto per la riqualificazione urbana dell'isolato in un contesto consolidato in cui, dismessa la linea RFI e delocalizzata l'attività produttiva esistente, è auspicabile un completamento edilizio a destinazione abitativa/polifunzionale e relative attrezzature urbane, finalizzato ad una maggiore sostenibilità dei luoghi.



L'isolato rientra in un contesto classificabile come "maglia regolare completa" e fa parte dell'unica zona interna alla parte consolidata della città di Bari, a cui il PRG Quaroni ha conferito una destinazione "Zone per attività secondarie di tipo B – Zone produttive B per artigianato e deposito".

**L'intervento di sostituzione degli immobili esistenti consentirà il consolidamento definitivo dell'area a vocazione prevalentemente residenziale in accordo ai principi enunciati dal DPP** di mirare, nei contesti consolidati, come obiettivo progettuale, ad una compattezza dei tessuti edilizi, caratterizzata da una stretta relazione fisico-funzionale tra pieni (volume dell'edificato) e vuoti (spazi pubblici e pedonali) e tra strada e edificio.

La **definizione del nuovo impianto urbano è garantita da un'adeguata rete stradale esistente** mentre la complessità della organizzazione urbana dell'isolato è assicurata dalla molteplicità e quantità di usi, attività e funzioni ipotizzate per il nuovo intervento.

La de-localizzazione delle attività produttive e commerciali attualmente presenti, attraverso la demolizione degli edifici esistenti e la ricostruzione dell'isolato costituiscono gli obiettivi di progetto mirati alla **ri-composizione della forma dello isolato, attraverso la realizzazione di corti a dominante verde di uso pubblico** = il progetto generale dell'intervento è denominato CORTI IN VERDE.

La **permeabilità fra l'area in oggetto e l'intorno urbano** avverrà attraverso un sistema di percorsi pedonali e ciclabili articolato negli spazi pubblici tra le corti, attrezzati con spazi verdi, aree pubbliche di parcheggio ed arredo urbano. I parcheggi pertinenziali saranno interrati.

**L'accessibilità generale all'area è garantita attraverso l'eliminazione della ferrovia che sarà trasformata in una rete urbana di trasporto pubblico** e attraverso il completamento della viabilità di PRG (e di DPP) fra via Postiglione e via Peucetia, tangente il Parco dell'area ex-Fibronit.

L'isolato, nel progetto proposto, è contraddistinto da una tipo-morfologia mista a corti con torri, che si propone anche come un nuovo magnete urbano. La trasformazione dell'area attraverso la riqualificazione urbana è importante per l'intero contesto anche a livello di **destinazioni d'uso previste**: l'uso misto delle corti, oltre a confermare la vocazione residenziale del contesto, permetterà nuove attività di tipo terziario, servizi (ed eventualmente ricettività), al fine di realizzare una **mixité dell'isolato** che renda attrattiva la complessa operazione di trasformazione urbana.

La realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, in accordo con il Biciplan comunale, di nuove aree a verde pubblico, di attrezzature pubbliche comuni (collettive e/o private di uso pubblico, dell'arredo urbano degli spazi pubblici rappresentano tutti insieme un obiettivo strategico contenuto negli impegni aggiuntivi, a finalità pubblica, da inserirsi nella convenzione.

La trasformazione dell'isolato è subordinata alla approvazione della proposta di Accordo di Programma redatta sulla base del presente **progetto urbano a prevalente destinazione abitativa e mista che conforma il disegno di suolo** e definisce i relativi lotti, appartenenti a diverse proprietà, tramite la sottoscrizione di convenzione con l'Amministrazione Comunale.

Considerata la grande dimensione dell'isolato e la rilevanza degli investimenti finanziari necessari alla realizzazione di un'opera così complessa, **l'attuazione del progetto di riqualificazione urbana dell'intero isolato avverrà per lotti separati, in modo autonomo.**

## **AMBITO 2**

**Nel DPP l'area in oggetto è indicata come “contesto periurbano – aperto costiero”.** Il contesto coincide con il paesaggio aperto costiero che, anche se infrastrutturato e in parte degradato, è l'unico spazio costiero non occluso e pertanto assume un elevato valore per la sua eccezionalità; nonostante la condizione di evidente instabilità e la frammentazione della configurazione spaziale, la connotazione prevalente è quella di un paesaggio 'marino', singolare luogo di contatto tra il paesaggio rurale e il mare.

Il contesto ad oggi è attraversato dalla linea ferroviaria adriatica, da delocalizzare, dalla strada radiale litoranea; privo di attrezzature e collegamenti trasversali che consentano di raggiungere il mare, si configura come contesto di attraversamento e di passaggio dalla città consolidata all'insediamento costiero. È in una situazione di transizione, viste le previsioni di trasformazione della delocalizzazione della linea ferroviaria e la prossima realizzazione della sede della Regione, lungo via Gentile.

**Il quadro conoscitivo del DPP è stato condiviso nell'impostazione del progetto** per la riqualificazione urbana dell'ambito, da destinare a zona di localizzazione di standard pubblici, in accordo peraltro con la destinazione vigente del PRG come area di localizzazione del verde pubblico. Il progetto di riqualificazione e attrezzamento proposto, da realizzarsi a scomputo del contributo straordinario e della monetizzazione degli standard del Piano Casa, prevede la realizzazione di un'area a verde e parcheggi. I parcheggi sono

suddivisi in quattro isole, per un totale di 322 posti auto (7.051 mq); i materiali scelti per le pavimentazioni garantiscono la massima integrazione con la natura circostante ed il mantenimento della permeabilità del suolo. Pergolati ricoperti di vegetazione e filari di nuove alberature (fragni) favoriscono la dissimulazione dei veicoli parcheggiati. Un percorso ciclo-pedonale collega i parcheggi al lungomare antistante, dove è prevista dal Biciplan comunale la realizzazione di un percorso ciclabile. I posti auto più vicini all'ingresso sono riservati ai disabili, alcuni saranno dotati di colonnine per la ricarica delle auto elettriche e saranno, inoltre, previsti posti riservati a biciclette e motocicli. Sarà, inoltre, prevista una fermata interna del Trasporto Pubblico Urbano, un info-point con biglietteria e servizi igienici da collocarsi all'interno del fabbricato esistente.

**L'intervento è di grande vantaggio per la Pubblica Amministrazione, che risolverebbe i problemi legati all'esproprio e attrezzamento di un'area da destinare a standard pubblici, in una posizione strategica, ossia a ridosso della spiaggia di Torre Quetta, attualmente fortemente attrattiva per il tempo libero dei cittadini e con evidenti problemi legati alla ridotta dimensione dell'area a parcheggio.**

La realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, in accordo con il Biciplan comunale, di nuove aree a verde pubblico, di attrezzature pubbliche comuni, dell'arredo urbano degli spazi pubblici rappresentano tutti insieme un obiettivo strategico contenuto negli impegni aggiuntivi, a finalità pubblica, da inserirsi nella convenzione.

## **05.02 IL PROGETTO**

### **AMBITO 1**

La **proposta di riassetto morfologico dell'area Technospare srl** consiste nell'offrire un nuovo assetto per l'intero isolato puntando sugli aspetti di sostenibilità ambientale, della fruizione degli spazi pubblici, con il miglioramento delle connessioni con il quartiere circostante.

Il progetto urbano proposto rimanda all'impulso culturale innovativo esplicitato nel DPP a rinnovare la matrice tipo-morfologica dei nuovi interventi di riqualificazione della struttura urbana esistente nel solco della continuità ricercata fra tradizione/innovazione. L'intervento di riqualificazione urbana è finalizzato ad aumentarne l'urbanità dell'area in un quadro programmatico che serve ad orientare con coerenza le azioni di natura pubblica e privata previste.

Va sottolineato che l'intervento proposto di trasformazione di ca il 60% dell'area in oggetto, pur intervenendo su una parte dell'area, si è posto il tema della riqualificazione

dell'intero isolato e ne propone una *Vision* complessiva. La trasformazione morfologica dell'intero isolato (in due fasi distinte) ha come riferimento culturale e progettuale la misura del tradizionale isolato a corte del Borgo Murattiano che viene riproposta in versione contemporanea.

Attraverso questo progetto di valorizzazione dell'isolato, viene eliminata un'area produttiva da un contesto essenzialmente residenziale e privo di una dotazione adeguata di servizi, rinnovando il sistema delle relazioni urbane del sito.

L'inquadramento urbano del progetto si inserisce in un **programma generale di riassetto urbano del contesto previsto dal DPP** che prevede la risoluzione di temi progettuali come: il recupero allo spazio pubblico fruibile dell'area occupata dai binari, il riassetto del traffico carrabile tramite l'eventuale demolizione del sovrappasso, il riordino della viabilità locale, il miglioramento della qualità urbana e sociale degli spazi pubblici.

La sezione trasversale dell'area orientata dal mare verso Sud evidenzia le potenzialità di relazioni spaziali e visuali fra: il mare/giardini - l'area Technospare srl a dominante verde - il parco nell'area ex-Fibronit in corso di bonifica, ed indica la **strategia urbanistica tesa a sviluppare la permeabilità fra l'area e l'intorno in un potenziale "corridoio ecologico", fra mare e aree verdi, finalizzato alla riconnessione fra spazi aperti e pubblici.**

Il **tema dello spazio pubblico e del verde urbano** costituisce il nucleo centrale del sistema di progettazione sostenibile che riguarda la proposta di AdP. E' previsto l'impiego sistematico di **elementi di progettazione innovativa e sostenibile: tetti giardino, corti verdi, serre bioclimatiche, protezione dall'irraggiamento, specchi d'acqua finalizzati al miglioramento, uso di materiali costruttivi biocompatibili, produzione di energie rinnovabili.**

Il progetto di riqualificazione prevede la demolizione di tutti volumi esistenti sulla proprietà del 60,7% dell'isolato = ca. 72.000 mc rilevati sulla scorta dei titoli abilitativi, verificati dal rilievo allegato.

La trasformazione della cubatura esistente attraverso le previsioni urbanistiche del vigente Piano Casa (ex lege n°37/2016) prorogato fino al 31/12/2019 con incremento fino ad un massimo del 35% potrebbe prevedere una cubatura di ca. 97.000 mc. Il Piano Casa può essere realizzato in attuazione diretta con la limitazione dell'altezza a 25 m, altezza della zona omogenea di riferimento.

La valorizzazione dell'area come polo multifunzionale, già previsto dal DPP, implica una forma urbana originale che esprima l'attrattività in guisa di "magnete urbano" delle

diverse attività destinate a riqualificare il contesto in fase di riassetto generale, a seguito dell'eliminazione della barriera ferroviaria.

**La proprietà e il progettista dell'intervento hanno pertanto scelto, in accordo con la AC, di sviluppare un progetto di riqualificazione urbana generale dell'isolato, interpreti le indicazioni strategiche del DPP 2011 e le realizzi tramite una Variante urbanistica al PRG, da approvare in AdP.**

L'ipotesi progettuale, secondo la presente proposta di AdP, prevede la realizzazione di 91.000 mc (ca 29.000 mq Sul) da realizzarsi in due isolati a corte rispettivamente di n. 5/14 livelli (h max 24,80/45,80 m).

**La nuova forma urbana è ispirata alle dimensioni insediative tipiche degli isolati a corte del Borgo Murattiano**, (che misurano ca. 56/60 m per lato). L'intero isolato può contenere n°4 corti tipo. La proprietà della Technospare srl è definita da n°2 isolati a corte di dimensioni analoghe (55/65 m di lato).

**Le nuove corti di progetto sono ispirate alla storia urbana costituente il DNA della Bari moderna** e offrono la possibilità di organizzare la cubatura disponibile in un modello tipo-morfologico definito e riconosciuto, bensì ancora funzionale ed potenzialmente innovativo. L'impronta genetica degli isolati a corte del Murattiano ha ispirato anche altri precedenti progetti di trasformazione della città storica: la galleria commerciale di A.Forcignanò nel 1926, l'isolato-grattacielo di S.Dioguardi nel 1956 (cfr. immagini allegate).

Il progetto urbano degli isolati a corte ha individuato **le “caratteristiche morfologiche e tipologiche” del disegno di suolo** proposto nella risoluzione dei “temi di progetto”, sviluppati in coerenza a:

- la conoscenza dell'evoluzione tipo-morfologica in epoca moderna del centro urbano di Bari,
- l'eliminazione dei fattori di incongruenza urbana (attività produttive da dismettere),
- la valorizzazione di caratteri morfo-tipologici congruenti alla forma consolidata,
- la qualificazione dello spazio pubblico/esterno e condominiale/interno attraverso un appropriato studio del verde e dell'arredo urbano,
- l'attrezzatura funzionale delle sistemazioni esterne di progetto dello spazio pubblico (parcheggi, aree pubbliche attrezzate (area pubblica antistante su via Oberdan, piazzette su via Apulia/via Peucetia, verde urbano, piste ciclabili perimetrali ed interne),
- la rispondenza dei tipi residenziali, delle attività commerciali e direzionali, delle attrezzature pubbliche-private alla *mixité* funzionale integrata richiesta dal DPP.

## **AMBITO 2**





Il progetto di riqualificazione e attrezzamento proposto per l'Ambito 2 prevede la realizzazione di un'area a verde e parcheggi. I parcheggi sono suddivisi in quattro isole, per un totale di 322 posti auto (7.051 mq); i materiali scelti per le pavimentazioni garantiscono la massima integrazione con la natura circostante ed il mantenimento della permeabilità del suolo. Pergolati ricoperti di vegetazione e filari di nuove alberature (fragni) favoriscono la dissimulazione dei veicoli parcheggiati. Un percorso ciclo-pedonale collega i parcheggi al lungomare antistante, dove è prevista dal Biciplan comunale la realizzazione di un percorso ciclabile. I posti auto più vicini all'ingresso sono riservati ai disabili, alcuni saranno dotati di colonnine per la ricarica delle auto elettriche e saranno, inoltre, previsti posti riservati a biciclette e motocicli. Sarà, inoltre, prevista una fermata interna del Trasporto Pubblico Urbano, un info-point con biglietteria e servizi igienici da collocarsi all'interno del fabbricato esistente.

**L'intervento è di grande vantaggio per la Pubblica Amministrazione, che risolverebbe i problemi legati all'esproprio e attrezzamento di un'area da destinare a standard pubblici, in una posizione strategica, ossia a ridosso della spiaggia di Torre Quetta, attualmente fortemente attrattiva per il tempo libero dei cittadini e con evidenti problemi legati alla ridotta dimensione dell'area a parcheggio.**

La realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, in accordo con il Biciplan comunale, di nuove aree a verde pubblico, di attrezzature pubbliche comuni, dell'arredo urbano degli spazi pubblici rappresentano tutti insieme un obiettivo strategico contenuto negli impegni aggiuntivi, a finalità pubblica, da inserirsi nella convenzione.

## **06. ANALISI DI COERENZA ESTERNA DEGLI INTERVENTI**

Si definisce "coerenza esterna" la coerenza degli interventi con il sistema di vincoli definito dal vigente assetto pianificatorio in materia paesistica. Si riporta in sintesi l'esito della valutazione di coerenza tra gli interventi in esame e la pianificazione paesaggistica sovraordinata, secondo i criteri riportati nella seguente tabella.

	<b>COERENTE</b>	relazione coerente, quindi priva di contraddizioni, fra il progetto in esame e il piano
	<b>COERENTE CON RISERVA</b>	relazione coerente, fatte salve eventuali prescrizioni dalle autorità preposte, fra il progetto in esame e il piano
	<b>INCOERENTE</b>	Si rilevano contraddizioni evidenti fra il progetto in esame e il piano
	<b>NON GIUDICABILE</b>	Non si rilevano relazioni dirette fra il progetto in esame e il piano

## **AMBITO 1**

<b>PIANI SOVRAORDINATI</b>	
<b>NOME PIANO</b>	<b>COERENZA</b>
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	
Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P	

## **AMBITO 2**

<b>PIANI SOVRAORDINATI</b>	
<b>NOME PIANO</b>	<b>COERENZA</b>
Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	
Variante di adeguamento del PRG al PUTT/P	

In sintesi, si può concludere che l'intervento è coerente con le disposizioni normative in materia paesaggistica.

## **07. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA**

### **AMBITO 1**

Con l'obiettivo di offrire una verifica sulla rispondenza delle opere in progetto in questa sede si prende in considerazione in particolare il regime di tutela previsto per la città consolidata (che è comune a tutto l'ambito in oggetto).

Di particolare interesse le opere in progetto sono le disposizioni che afferiscono alle trasformazioni in progetto nella città consolidata (quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del Novecento), contenute nelle NTA del PPTR con particolare riferimento agli artt. 77 e 78. Che sono così riassumibili:

- l'art. 77 evidenzia la necessità di predisporre progetti territoriali perseguenti gli scopi di assicurare la conservazione e valorizzazione la struttura storica definita dai processi di territorializzazione di lunga durata, salvaguardare le zone di proprietà collettiva di uso civico, 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;
- l'art. 78 impone una riqualificazione degli insediamenti attraverso l'approfondimento delle conoscenze del sistema insediativo nella sua evoluzione e stratificazione storica al fine di salvaguardare e riqualificare l'area, senza

modificare i caratteri che connotano la trama viaria urbana, valorizzando i caratteri morfologici della città consolidata.

Gli interventi proposti sono stati pensati avendo ben in mente le tipologie di attività e trasformazioni ammissibili come attestato dalle tavole di analisi allegate al progetto e dalla griglia che segue.

<b>Abaco degli interventi previsti</b>	<b>Art. 78 co. 2 delle NTA del PPTR Direttive per le componenti culturali insediative</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riassetto morfologico dell'intero isolato (avendo come riferimento culturale e progettuale la misura del tradizionale isolato a corte del Borgo Murattiano che viene riproposta in versione contemporanea) puntando sugli aspetti di sostenibilità ambientale, della fruizione degli spazi pubblici, con il miglioramento delle connessioni con il quartiere circostante.</li> <li>- Eliminazione di un'area produttiva da un contesto essenzialmente residenziale e privo di una dotazione adeguata di servizi, rinnovando il sistema delle relazioni urbane del sito.</li> <li>- Realizzazione di 91.000 mc (ca 29.000 mq Sul) da realizzarsi in due isolati a corte rispettivamente di n. 5/14 livelli (h max 24,80/45,80 m) a fronte dei 72.000 mc esistenti (a cui vanno sommate le superfici esistenti destinate ad autorimesse, per una volumetria di demolizione pari a quasi 99.000 mc).</li> </ul>	<p>a) approfondiscono le conoscenze del sistema insediativo nella sua evoluzione e stratificazione storica al fine di precisarne il perimetro, individuarne le qualità da conservare e gli specifici problemi da affrontare per la tutela, riqualificazione e valorizzazione della città consolidata;</p> <p>b) stabiliscono disposizioni di salvaguardia e riqualificazione, in particolare vietando la modificazione dei caratteri che ne connotano la trama viaria ed edilizia e dei manufatti che costituiscono testimonianza storica o culturale; garantendo la conservazione e valorizzazione di segni e tracce che testimoniano la stratificazione storica dell'insediamento; valorizzando i caratteri morfologici della città consolidata, della relativa percettibilità e accessibilità monumentale, con particolare riguardo ai margini urbani e ai bersagli visivi (fondali, skylines, belvedere ecc.), anche individuando aree buffer di salvaguardia; evitando cambiamenti delle destinazioni d'uso incoerenti con i caratteri identitari,</p>



Abaco degli interventi previsti	Art. 78 co. 2 delle NTA del PPTR Direttive per le componenti culturali insediative
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Destinazione d'uso dei fabbricati di progetto per attività residenziali, commerciali e direzionali.</li> <li>- Qualificazione dello spazio pubblico/esterno e condominiale/interno attraverso un appropriato studio del verde e dell'arredo urbano,</li> <li>- Attrezzatura funzionale delle sistemazioni esterne di progetto dello spazio pubblico (parcheggi, aree pubbliche attrezzate (area pubblica antistante su via Oberdan, piazzette su via Apulia/via Peucetia, verde urbano, piste ciclabili perimetrali ed interne),</li> <li>- Impiego di elementi di progettazione innovativa e sostenibile: tetti giardino, corti verdi, serre bioclimatiche, protezione dall'irraggiamento, specchi d'acqua finalizzati al miglioramento, uso di materiali costruttivi biocompatibili, produzione di energie rinnovabili.</li> </ul>	<p>morfologici e sociali e favorendo in particolare le destinazioni d'uso residenziali, artigianali, di commercio di vicinato e di ricettività turistica diffusa, anche al fine di assicurarne la rivitalizzazione e rifunzionalizzazione; non ammettendo, di norma, l'aumento delle volumetrie preesistenti nelle parti di città caratterizzate da elevata densità insediativa e non consentendo l'edificabilità, oltre che nelle aree di pertinenza dei complessi insediativi antichi, nelle aree e negli spazi rimasti liberi, qualora questi siano ritenuti idonei agli usi urbani o collettivi e concorrenti a migliorare la qualità del paesaggio urbano.; promuovendo l'eliminazione di opere, attività e funzioni in contrasto con i caratteri storici, architettonici e ambientali dei luoghi, o incentivi per il ripristino dei caratteri originari del contesto qualora fossero stati alterati o distrutti, cercando nel contempo di promuovere interventi atti a migliorarne la qualità insediativa e la sicurezza di chi vi abita e lavora.</p>

Da tutto quanto sopra esposto emerge la piena compatibilità ed aderenza degli interventi proposti rispetto alla pianificazione paesaggistica, anche nel rispetto delle indicazioni di dettaglio contenute nella normativa d'uso (indirizzi e direttive) dell'ambito paesaggistico de "La Puglia Centrale" e della figura territoriale "La conca di Bari ed il sistema

radiale delle lame” (elaborato 5. Schede degli Ambiti Paesaggistici - 5.5 Ambito Puglia Centrale, rif. PPTR).

## **AMBITO 2**

Con l'obiettivo di offrire una verifica sulla rispondenza delle opere in progetto in questa sede si prende in considerazione in particolare il regime di tutela previsto per la costa (che è comune a tutto l'ambito in oggetto).

Le disposizioni contenute nelle NTA del PPTR con particolare riferimento agli artt. Art. 33 (con specifico rimando all'Elaborato 4.2.4), 44 e 45. Di particolare interesse le opere in progetto sono le disposizioni che afferiscono alle trasformazioni in progetto negli ambiti costieri (fascia di 300m dalla linea di costa) che, ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 (codice dei beni culturali), sono così riassumibili:

- l'art.33 evidenzia la necessità di predisporre progetti territoriali perseguiti 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.
- l'art.44 c.3 impone una riqualificazione degli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare con l'obiettivo di migliorarne 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;
- l'art.45 c.2 indica gli interventi non ammissibili all'interno delle fasce costiere protette mentre il c.3 elenca gli interventi ammissibili. Nessuno degli interventi in progetto sono riconducibili alle fattispecie espressamente vietate dal comma 2. Trattasi di interventi pensati avendo ben in mente le tipologie di attività ammissibili elencate al comma 3 come attestato dalla griglia che segue.

<b>Abaco degli interventi previsti</b>	<b>Art. 45 co. 3 delle NTA del PPTR Interventi ammissibili</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di un'area a verde e parcheggi. I parcheggi sono suddivisi in quattro isole, per un totale di 322 posti auto (7.051 mq).</li> <li>- Scelta di materiali per le pavimentazioni che meglio si</li> </ul>	b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti [...] purché detti piani e/o progetti e interventi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi,</li> <li>• non interrompano la continuità del corso</li> </ul>

Abaco degli interventi previsti	Art. 45 co. 3 delle NTA del PPTR Interventi ammissibili
<p>integrino con la natura circostante ed il mantenimento della permeabilità del suolo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di pergolati ricoperti di vegetazione e filari di nuove alberature (fragni) che favoriscano la dissimulazione dei veicoli parcheggiati.</li> <li>- Realizzazione di posti auto dotati di colonnine per la ricarica delle auto elettriche e di posti riservati a biciclette e motocicli.</li> <li>- Realizzazione di fermata interna del Trasporto Pubblico Urbano, un info-point con biglietteria e servizi igienici da collocarsi all'interno del fabbricato esistente.</li> </ul>	<p>d'acqua [...] • 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; • incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi; • non compromettano i con visivi da e verso il territorio circostante;</p> <p>b6) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non comportino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e l'aumento</p>

<b>Abaco degli interventi previsti</b>	<b>Art. 45 co. 3 delle NTA del PPTR Interventi ammissibili</b>
	di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti.

Da tutto quanto sopra esposto emerge la piena compatibilità ed aderenza degli interventi proposti rispetto alla pianificazione paesaggistica, anche nel rispetto delle indicazioni di dettaglio contenute nella normativa d'uso (indirizzi e direttive) dell'ambito paesaggistico de "La Puglia Centrale" e della figura territoriale "La conca di Bari ed il sistema radiale delle lame" (elaborato 5. Schede degli Ambiti Paesaggistici - 5.5 Ambito Puglia Centrale, rif. PPTR).