



Comune di Bari  
Assessorato all'Urbanistica ed Edilizia Privata



# BARI COSTASUD

Parco Costiero  
della cultura, del turismo, dell'ambiente

**FASE 1 - Project Phase**  
Individuazione dell'intervento infrastrutturale

**Comune di Bari COSTASUD**  
**Parco Costiero "Bari Costasud"**



Il Sindaco  
Ing. Antonio DECARO

Il RUP  
Direttore della Ripartizione Urbanistica  
ed Edilizia Privata  
Ing. Pompeo COLACICCO

Luglio 2021

## Indice

1. PREMESSA.....	2
2. QUADRO ESIGENZIALE: VALUTAZIONE EX ANTE DEI FABBISOGNI .....	3
2.1 LA STRATEGIA COMUNALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA FASCIA COSTIERA .....	4
2.2 L'INTERPRETAZIONE DEL SISTEMA DEI LUOGHI .....	5
3. INDICATORI DI PRESTAZIONE E FONTI DI VERIFICA ( <i>PROJECT PERFORMANCE INDICATORS</i> ).....	6
4. ANALISI COSTI – BENEFICI.....	9
4.1 IL PROGETTO VINCITORE DEL CONCORSO DI IDEE E IL PNRR .....	9
4.1 I COSTI E I BENEFICI DELL'INIZIATIVA PROGETTUALE.....	10
5. DOCFAP: SCELTA DELL'INTERVENTO TRA LE ALTERNATIVE DI PROGETTO. VALUTAZIONE "EX ANTE" DELLE OPERE .....	12
6. VALUTAZIONE "EX POST" DELLE OPERE .....	13
6.1 STRUTTURA E DOCUMENTI COSTITUTIVI DEL PROGETTO .....	15
6.2 SUDDIVISIONE IN LOTTI.....	15
6.3 STRATEGIE E CARATTERI D'INSIEME.....	15
6.4 FASI .....	16

## 1. PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS) ha dato comunicazione della pubblicazione sul proprio sito internet delle *“Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e PNC”* predisposte unitamente al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dando seguito alle previsioni di cui all'Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108. Il nuovo Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica delle opere pubbliche (PFTE) è quindi lo strumento predisposto dal Governo per accelerare gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per il Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (PNC).

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica rappresenta un livello di progettazione rinnovato per contenuti e metodologia, che nella disciplina per l'attuazione del PNRR secondo il MIMS, consentirà alle Stazioni Appaltanti di usare una procedura integrata per aggiudicare la realizzazione dell'opera. Nel PFTE sono infatti indicate tutte le informazioni necessarie per definire le caratteristiche salienti delle opere pubbliche da progettare e realizzare: indagini e diagnosi ingegneristiche e di sicurezza, relazione di sostenibilità o di efficienza energetica, contributo al target di decarbonizzazione, eventuali riferimenti ai temi di economia circolare e requisiti ambientali nella scelta dei materiali.

Nel quadro dell'innovazione normativa e procedurale introdotta dal citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, le Linee Guida sono volte, quindi, a definire il contenuto essenziale dei documenti, degli eventuali modelli informativi digitali e degli elaborati occorrenti alle Stazioni Appaltanti per l'affidamento sulla base del PFTE, secondo quanto stabilito dall'art. 48, comma 7, terzo periodo:

*“Con provvedimento del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità di presentazione delle richieste di parere di cui al presente comma, è indicato il contenuto essenziale dei documenti e degli elaborati di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 50 del 2016, occorrenti per l'espressione del parere, e sono altresì disciplinate, fermo quanto previsto dall'articolo 44 del presente decreto, procedure semplificate per la verifica della completezza della documentazione prodotta e, in caso positivo, per la conseguente definizione accelerata del procedimento”.*

Pertanto, i contenuti essenziali del PFTE sono definiti dalle Linee Guida con riferimento a quanto disciplinato dall'articolo 23, commi 5 e 6 del Codice dei Contratti (D.Lgs. n. 50/2016 e ss. mm. e ii., di seguito “Codice”) e, su base facoltativa, dal comma 13 del citato articolo (“metodi e strumenti elettronici”), nonché dalle disposizioni di semplificazione e accelerazione introdotte dal richiamato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con particolare riferimento alla connessione tra procedure di affidamento delle opere basate sul PFTE e iter autorizzativo delle opere.

L'intervento denominato **“Costa Sud, Parco Costiero della cultura, del turismo, dell'ambiente”** è il progetto di un grande parco e riguarda la riqualificazione delle aree collocate a sud-est dell'abitato di Bari, in una vasta zona in parte degradata e poco fruibile, ma che presenta caratteri peculiari del paesaggio costiero quali componenti naturalistiche e orticoltura costiera, ancora libera dall'insediamento. Obiettivo del progetto è la realizzazione di un parco lineare costiero lungo 6 km che connetta il lungomare monumentale novecentesco e le spiagge urbane con i quartieri collocati a est e a sud del nucleo urbano centrale, diventando il parco più rilevante in termini di dimensioni e funzioni dell'area metropolitana di Bari. Nella strategia diversificata di rigenerazione della linea costiera comunale, lunga più di 40 km, questo tratto coniugherà una ingente dotazione ecologica, valorizzando gli elementi preesistenti, alla presenza di funzioni urbane legate alla balneazione e al tempo libero.

Il Parco Costa Sud è parte di un più ampio progetto di rigenerazione urbana: il piano urbanistico esecutivo (di seguito PUE) di “Bari Costa Sud”. Tale strumento, oggi in corso di elaborazione, è l'esito di un concorso aperto che si è svolto nel corso del 2019, vinto dallo studio “Privileggio Secchi Architettura Urbanistica” che è oggi incaricato dell'estensione del PUE. Elemento fondante del progetto per l'intero

settore "Costa Sud" è l'**attivazione di un vasto paesaggio come struttura portante per la rigenerazione urbana** di una delle poche aree della costa barese ove ancora è possibile costruire un legame forte tra l'entroterra agricolo e il fronte marino. Un legame che il PUE intende costruire attraverso la struttura dello spazio pubblico, la presenza dell'agricoltura e degli spazi aperti di uso collettivo, la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili e la continuità delle aperture visuali. Al nuovo paesaggio è, quindi, assegnato un ruolo prioritario nell'attivare la rigenerazione dei quartieri della città esistente e nel supportare la costruzione delle densità edilizie previste.



*Inquadramento dell'area oggetto dell'intervento dell'intero Parco Costiero*

## 2. QUADRO ESIGENZIALE: VALUTAZIONE EX ANTE DEI FABBISOGNI

La **valutazione ex-ante dei fabbisogni** si basa sul confronto tra domanda e offerta di infrastrutture e servizi, effettuato su un arco temporale pluriennale e mira ad individuare gli interventi, coerenti con le strategie dell'Ente, da sottoporre all'analisi di fattibilità tecnica, ambientale ed economico-finanziaria (progetto di fattibilità), finalizzati a colmare i *deficit* di offerta per soddisfare la domanda e per raggiungere gli obiettivi strategici.

Come esposto in premessa, il Parco Costa Sud è parte del più ampio progetto di rigenerazione urbana legato al "PUE Bari Costa Sud", il cui affidamento è stato conseguente all'attivazione di un Concorso di idee internazionale (DGC n. 490 del 13.7.2017 contenente gli indirizzi e DD 2018/08109 del 22.6.2018 il Direttore della Ripartizione urbanistica ed Edilizia Privata di approvazione dello schema di bando), volto ad individuare progetti di assetto complessivo e per l'attivazione di politiche di riuso temporaneo di aree destinate a *standard* urbanistici, spazi e manufatti pubblici e privati, al fine di innescare processi rigenerativi di ampio respiro per sviluppo economico e culturale con riflessi anche in ambito sociale nella fascia costiera tra il canale Valenzano e le prime propaggini insediative di San Giorgio (in prossimità della omonima baia).

L'attività propedeutica alla procedura concorsuale per la redazione del P.U.E. di "Bari Costasud" ha prodotto il "Documento di Indirizzo alla progettazione (Linee guida)" che costituisce il riferimento per la costruzione del **quadro esigenziale** relativo ai fabbisogni del contesto economico e sociale e ai correlati

obiettivi e indicatori di prestazione. Esso funge anche da documento di indirizzo per l'attività successiva. Pertanto i contenuti del presente e dei successivi paragrafi saranno in buona parte estratti del suddetto documento.

## 2.1 LA STRATEGIA COMUNALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA FASCIA COSTIERA

Già negli Indirizzi di governo e nelle **linee programmatiche 2014-2019** "Una città intelligente e protesa verso il mare", l'Amministrazione Comunale ha messo al centro dei propri obiettivi la valorizzazione del rapporto tra la città e il mare, inteso come risorsa economica, ecologica e paesaggistica: *"Un progetto, quello sul mare e la costa, che non si propone come un insieme di piccole azioni slegate tra loro, ma un vero proprio ragionamento complessivo che ha come unico scopo quello di rendere Bari finalmente una vera città di mare, passando dal rapporto tra mare e cittadini fino ad arrivare allo sviluppo commerciale, turistico e culturale"*.

Negli **Atti di indirizzo** per il perfezionamento dei contenuti del PUG in corso di elaborazione, la valorizzazione del rapporto tra città e mare è ribadita e orientata *"attraverso la messa a punto di una serie di interventi e strategie su tutta la fascia costiera, che riconoscano la diversità dei 46 km di costa, dal punto di vista della fruizione e dello sviluppo locale non solo dal punto di vista ecologico e paesaggistico"*. Infatti sono previsti o già in atto una serie di interventi, volti a valorizzare le peculiarità del litorale e delle diverse aree che vi si affacciano, dalla riqualificazione dei waterfront urbani, dei porti e degli approdi, al parco costiero oggetto del PFTE.

La strategia è stata ribadita dal documento di indirizzo del **Piano Comunale delle Coste**, *"inteso non solo come strumento per disciplinare le aree demaniali, ma come occasione per delineare una strategia complessiva per l'intera fascia costiera, in grado di mettere in coerenza e integrare i diversi usi inerenti la costa e lo spazio retrocostiero, nonché di costituire il quadro di riferimento per mettere in coerenza o attivare molte delle azioni e dei progetti che riguardano la costa in generale e il litorale comunale"*. La costa nel PCC è intesa anzitutto come un nuovo spazio pubblico caratterizzato da continuità e diversità: continuità nel garantire il diritto di accesso e alla fruizione sostenibile alla costa e al mare da parte di tutti; diversità nell'offrire spazi e usi coerenti con gli ambiti che sulla costa si affacciano.

Per quanto riguarda le relazioni tra la strategia comunale e il quadro strategico delineato nel **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale**, va segnalato un obiettivo specifico dello Scenario strategico – Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia (obiettivo 9) - nonché due Progetti territoriali per il paesaggio che appaiono assai rilevanti: La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri e il Patto città campagna. Il Progetto Territoriale per la Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri di Puglia intende come *"zona costiera"* tutta la fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, ossia *"l'ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri. [...] La scelta di riconoscere una profondità territoriale ai paesaggi costieri muove non solo da considerazioni di tutela, ma anche da valutazioni economiche: la volontà da più parti espressa di ampliare e destagionalizzare l'attuale offerta turistica regionale attraverso l'integrazione del predominante turismo balneare con gli altri segmenti turistici regionali implica infatti la costruzione di strategie virtuose tra costa ed entroterra, che mobilitino risorse ben più ampie di quelle situate a ridosso del litorale"* (PPTR, Progetti territoriali. La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri).

Per il carattere fortemente discontinuo dello sviluppo insediativo e per la presenza di fasce e spazi verdi e agricoli diffusi l'area del Concorso rappresenta, inoltre, un ambito in cui il Progetto territoriale **Patto Città Campagna** può essere declinato attraverso la valorizzazione degli spazi agricoli periurbani come luoghi della produzione agroalimentare di prossimità, della multifunzionalità agricola, di sviluppo di nuove forme di economia e di *welfare* innovativo (agricoltura sociale), capaci di realizzare un modello durevole e socialmente utile di cura del territorio.

## 2.2 L'INTERPRETAZIONE DEL SISTEMA DEI LUOGHI

Nell'ambito interessato dal Concorso sono chiaramente riconoscibili alcuni sistemi latenti che il progetto dovrà farsi carico di attivare, trattando i diversi temi. In particolare, si dovrà lavorare sulle connessioni longitudinali (linea di costa e sue parallele interne); sulle connessioni trasversali; sui Nodi che si producono nell'intersezione delle connessioni (per es. Stazione di Torre Quetta, area antistante la Sede Regionale); sul nuovo parco urbano e sui tessuti urbani (completamento, nuovi tessuti ecc.).

Di seguito, una descrizione puntuale di tali sistemi e l'indicazione degli obiettivi progettuali relativi a ciascun sistema.

### **Connessioni longitudinali**

Le connessioni longitudinali, costituite dalla linea di costa, la strada litoranea, la ferrovia, via Gentile, Via Caldarola, la SS 16, sono oggi per lo più interpretabili come limitazioni o barriere di carattere lineare che pregiudicano o segmentano l'uso degli spazi; ciascuna di esse dovrà essere ripensata come vera e propria connessione, che consenta l'accessibilità e un uso più ampio degli spazi circostanti, tenendo conto del sistema delle tutele paesaggistiche per la fascia costiera e della rilevanza a fini ecologici e socio-economici di un bene paesaggistico di elevato valore quale è l'unico spazio costiero non occluso del territorio comunale. In particolare:

- la linea di costa dovrà assumere uno spessore maggiore, allargando quindi la profondità e la fruibilità degli spazi propriamente costieri;
- la strada litoranea potrà essere eliminata, arretrata, ridisegnata nella sua sezione a favore della mobilità lenta, in tutto o per parti, assicurando comunque l'accessibilità agli spazi insediati, alle attrezzature, alle funzioni che si disporranno nell'area;
- del tracciato della linea ferroviaria da dismettere, dovrà essere pensata una nuova funzione, connessa al già previsto riutilizzo del sedime per un mezzo di trasporto pubblico in sede propria, rapido ed efficace, con l'obiettivo di dissuadere dall'uso delle automobili; va quindi valutata l'opportunità di accompagnare tale infrastruttura con una viabilità carrabile, in tutto o in parte, eventualmente frutto dell'arretramento della strada litoranea; va inoltre predisposta una soluzione progettuale che consenta, anche prima della delocalizzazione, di connettere con più facilità gli spazi a monte e a valle del tracciato, favorendo l'accessibilità trasversale con attraversamenti ciclo pedonali e ove opportuno carrabili;
- via Gentile potrebbe diventare il grande asse distributivo del parco e di tutte le funzioni ad esso connesse, e al contempo del quartiere Japigia già descritto, a patto che ne sia ripensata la sezione stradale come strada prettamente urbana (*boulevard* urbano), nella prospettiva di un più complessivo ridisegno del quartiere anche per limitare l'effetto barriera dell'altra infrastruttura longitudinale del quartiere stesso, via Caldarola di cui pure ripensare la sezione stradale al fine di renderla più agevolmente attraversabile da parte dei pedoni.
- la ss 16, dopo l'intersezione con la ss 100, procedendo verso est, modificherà il suo ruolo. Il primo tratto dalla ss 100 all'intersezione con via Caldarola potrà essere dismesso e/o declassato. Da via Caldarola, fino all'intersezione con via Gentile e poi proseguendo verso San Giorgio e fino a Torre a Mare, in continuità con la nuova funzione della via Gentile, sarà l'asse distribuzione urbana e del parco, dovendo per questo assumere nuove caratteristiche spaziali e funzionali (*boulevard* urbano) e garantire anche le connessioni trasversali che saranno impostate in riferimento all'assetto insediativo esistente, in corso di realizzazione e programmato (lottizzazioni tra Japigia e San Giorgio), per connettere in modo efficace e sicuro l'entroterra con gli spazi costieri.

### **Connessioni trasversali**

Le connessioni trasversali dovranno parimenti caratterizzare il progetto, ponendosi come trasversalità tematiche e ibride, in grado di caratterizzare in modo articolato queste nuove direttrici di collegamento

tra costa ed entroterra:

- la prima, lungo il **torrente Valenzano** può caratterizzarsi come trasversalità ambientale, riqualificando in termini naturalistici il percorso della lama e del canale, e costruendo lungo di essa le connessioni con i quartieri e le attrezzature limitrofe, si pensi, in particolare, alla presenza del Sacratio dei Caduti d'Oltremare;
- la seconda, costituita dal sistema delle attrezzature pubbliche che attraversano l'intero quartiere Japigia: il palazzetto dello sport, il Teatro Team, il polo scolastico, il centro commerciale e di servizi pubblici, la nuova sede regionale e la fermata della linea ferroviaria di Torre Quetta. L'insieme di tali attrezzature, oggi è costituita da grandi spazi segmentati e separati dai tracciati longitudinali prima descritti, mentre invece andrebbe ripensata come vera e propria spina dei servizi che consentono di raggiungere e di connettere la città al mare, consentendo di superare la percezione di insicurezza che riguarda, in particolare, il polo scolastico e l'area della stazione di Torre Quetta;
- la terza, costituita dalle attrezzature sportive esistenti del campo comunale Bellavista, che andrebbero proiettate verso la costa, venendo a costituire una trasversalità legata allo sport e al tempo libero, fino a toccare l'acqua per declinarsi in essa per gli sport acquatici.
- la quarta, costituita da Strada Pantaleo e dall'omonimo cavalcavia andrebbe meglio connessa alla viabilità del quartiere S. Anna al fine di garantire una migliore accessibilità al quartiere.

In generale la proposta dovrà puntare a realizzare una profonda integrazione tra la costa e gli insediamenti e gli spazi retrostanti, per superare le attuali condizioni di separazione e invalicabilità tra le diverse parti che compongono la Costa a sud est di Bari. Ciò immaginando una significativa permeabilità territoriale che contemperi le evidenti necessità di garantire la fruizione libera e agevole dello spazio urbano e periurbano della Costa con l'esigenza di assicurare condizioni di sicurezza, effettiva e percepita, degli insediamenti, degli spazi e delle attrezzature pubbliche come degli spazi e delle funzioni private.

#### **Nodi**

Nella intersezione tra connessioni longitudinali e trasversali, così come reinterpretate dal progetto alla luce dei presenti indirizzi, si verranno a realizzare **nodalità** di rilievo dell'assetto del parco, in cui ai **flussi di mobilità e accessibilità si dovranno accompagnare segni e spazi qualificanti**.

A titolo di esempio, il grande spazio posto tra la fermata Torre Quetta e la sede della Regione, potrebbe essere interpretato come grande spazio pubblico attrezzato, fortemente accessibile, anche a ferrovia delocalizzata, e fortemente connesso alla città attraverso la spina delle attrezzature. Per tale area si suggerisce una proposta di ripensamento del recinto della Regione, volta a incrementare la permeabilità e l'attraversabilità dell'area, rendendo questa attrezzatura un vero e proprio spazio di riferimento urbano.

Altri Nodi potranno essere individuati in riferimento a punti notevoli delle intersezioni tra direttrici longitudinali e direttrici trasversali, e caratterizzati anche tematicamente secondo l'organizzazione e l'assetto spaziale e funzionale che saranno proposti.

### **3. INDICATORI DI PRESTAZIONE E FONTI DI VERIFICA (*PROJECT PERFORMANCE INDICATORS*)**

Anche per la costruzione degli **indicatori di prestazioni e fonti di verifica** si fa riferimenti ai documenti prodotti nella fase propedeutica al concorso internazionale di idee. Nel dettaglio gli **obiettivi generali** che dovranno necessariamente essere perseguiti nella proposta progettuale sono:

- la conservazione e la valorizzazione delle risorse naturali e il potenziamento dei servizi ecosistemici alla scala urbana e territoriale, mediante il contrasto al consumo di suolo, l'infrastrutturazione verde dell'ambiente costruito e il rafforzamento della rete ecologica;
- il miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano e il contrasto ai cambiamenti climatici

mediante l'utilizzo efficiente della città costruita e delle infrastrutture;

- il miglioramento della qualità dell'abitare, la qualificazione e l'ampliamento degli spazi di relazione, per la vita attiva, per la promozione di forme di espressione creativa e di produzione materiale e immateriale;
- la tutela e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio identitario;
- la promozione dell'attrattività della città mediante la valorizzazione attiva del patrimonio storico urbano, del rapporto con il mare, e la creazione di nuovi spazi e architetture di qualità;
- la valorizzazione e gestione in modo ambientalmente e socialmente sostenibile delle risorse naturali e antropiche presenti nello spazio rurale e nello spazio di raccordo e transizione tra città e campagna, favorendo l'attività economica e il valore sociale dell'impresa agricola anche mediante: lo sviluppo di attività connesse e complementari di servizio alla comunità urbana, quali lo sviluppo di attività didattiche, educative, ricreative, sociali e culturali; il recupero e la valorizzazione dei sistemi insediativi storici; la qualificazione energetico-ambientale delle opere edilizie e infrastrutturali; la difesa e gestione del suolo, delle acque e del paesaggio.
- l'integrazione delle funzioni urbane di interesse metropolitano mediante il miglioramento del sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali, il coordinamento delle strutture di comunicazione, delle reti di servizi e delle infrastrutture.
- Il coinvolgimento di cittadini, associazioni, categorie economiche e professionali, diverse componenti sociali, nella completa definizione e nell'attuazione della Proposta progettuale.

Gli **obiettivi specifici** della proposta progettuale sono orientati a:

- Assicurare la continuità degli elementi naturali;
- Potenziare i lembi residui di naturalità della fascia costiera e rinaturalizzare quelli depauperati;
- Tutelare e valorizzare le tracce del reticolo idrografico esistente e, in particolare, la sorgente lungo il canale Valenzano;
- Conservare i tratti identitari del paesaggio agrario (aree produttive, ma anche manufatti rurali e antichi sistemi di approvvigionamento idrico ancora esistenti);
- Progettare un parco inclusivo, accessibile, attrattivo, sicuro;
- Migliorare la connessione tra costa e retrocosta;
- Prevedere una nuova rete di mobilità ciclopedonale, che si connetta al sistema del trasporto pubblico locale e ripensare la viabilità carrabile esistente connettendo, in particolare, tutte le aree verdi;
- Assumere la processualità come elemento fondante l'attuazione del progetto;
- Garantire la tenuta del progetto nel tempo ("*durabilità*" come forma di sostenibilità);
- Consentire flessibilità e adattabilità delle previsioni nel medio e lungo periodo;
- Definire usi temporanei possibili nel breve periodo, con particolare riferimento ai luoghi dell'abbandono;
- Realizzare una strategia identitaria integrata (paesaggio/arredo urbano/segnaletica);
- Gestire gli accessi agli spazi pubblici garantendo sicurezza (ordinaria e nell'emergenza).

La definizione degli **indicatori di prestazione** ha tenuto conto sia degli obiettivi di progetto che della necessità di costruire degli strumenti in grado di restituire in maniera sintetica informazioni sulle dinamiche che si andranno ad innescare sul territorio a seguito dell'attuazione del progetto e sono, pertanto, utili all'attività di monitoraggio "*ex post*".

Gli indicatori utili allo studio del progetto devono poter cogliere le interconnessioni tra elementi strutturali e funzionali, rispettando i criteri di significatività, applicabilità e implementazione.

Essi diventano quindi una fonte d'informazione sintetica che aiuta a comprendere cosa sta succedendo in realtà complesse. Il confronto tra i valori individuati a tutte le scale di indagine fornisce la caratterizzazione di ogni porzione di territorio nonché l'individuazione delle criticità e delle potenzialità

con le quali gli interventi attuativi del PFTE dovranno confrontarsi.

Al fine di costruire degli indicatori di prestazioni efficaci, gli obiettivi precedentemente elencati possono essere ricondotti alle seguenti macrocategorie sintetiche a cui corrispondono gli indicatori pertinenti:

OBIETTIVI	INDICATORI
1. Rigenerazione urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera <b>risolve una criticità attuale</b> (indicatore qualitativo: SI/NO); in caso positivo, specificare quale</li> <li>• <b>n. di invarianti ambientali</b> messe in connessione dal progetto di parco</li> <li>• riduzione del <b>suolo impermeabile</b></li> </ul>
2. Miglioramento della qualità urbanistica, architettonica ed ambientale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera è provvista di uno <b>specifico progetto architettonico-urbanistico-paesaggistico</b> (indicatore qualitativo: SI/NO)</li> <li>• se sono elencati gli <b>elementi di riqualificazione urbana</b> sia dell'opera prevista che di quella che eventualmente sostituisce o integra (indicatore qualitativo: SI/NO)</li> </ul>
3. Migliore qualità della vita per aumento di servizi, aree verdi e spazi pubblici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera prevede l'<b>incremento spazi urbani</b> di relazione e dei servizi a valenza urbana (indicatore qualitativo: SI/NO)</li> </ul>
4. Miglioramento della mobilità e dell'accessibilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera prevede l'incremento della <b>modalità dei mezzi di trasporto</b> collettivo (metropolitane e bus) e mobilità dolce (bicicletta, pedonale) - indicatore qualitativo: SI/NO</li> <li>• <b>riduzione del tempo totale di spostamento con mezzi di trasporto collettivo e/o mobilità dolce</b> per raggiungere il centro cittadino e /o luoghi di interesse urbano</li> <li>• <b>frequenza dei collegamenti</b> con mezzi di trasporto collettivo</li> </ul>
5. Sperimentazione di soluzioni progettuali innovative per il risparmio energetico e la sostenibilità ambientale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera prevede l'incremento della <b>modalità dei mezzi di trasporto</b> collettivo (metropolitane e bus) e mobilità dolce (bicicletta, pedonale) - indicatore qualitativo: SI/NO</li> </ul>
6. Effetti positivi di carattere sociale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• se l'opera prevede <b>interazioni con i quartieri limitrofi</b> in termini di servizi collettivi (indicatore</li> </ul>

qualitativo: SI/NO)

- se l'opera prevede l'**incremento dei posti di lavoro** (indicatore qualitativo: SI/NO)
- se l'opera prevede un miglioramento in termini di **sicurezza sociale** (indicatore qualitativo: SI/NO)

---

## 4. ANALISI COSTI – BENEFICI

L'Analisi Costi-Benefici viene condotta a partire dagli obiettivi di progetto e dai relativi indicatori, mettendo a confronto lo stato dei luoghi attuale con le modifiche introdotte con un PFTE congruente con le previsioni del progetto vincitore del concorso di idee indetto dal Comune di Bari.

### 4.1 IL PROGETTO VINCITORE DEL CONCORSO DI IDEE E IL PNRR

L'intera procedura oggi in corso discende da un Concorso Internazionale di idee, all'interno del quale sono stati presentati diversi progetti che hanno illustrato e argomentato in modo dettagliato altrettanti scenari alternativi per il futuro dell'area nel suo complesso a partire da una serie di considerazioni che il Comune di Bari ha messo a punto attraverso la propria attività di pianificazione pregressa. Questa fase di valutazione degli scenari alternativi svolta dal Comune di Bari come passo preliminare e autonomo assume oggi rilevanza anche grazie alle concrete possibilità di implementazione in tempi brevi garantite dal PNRR. È da sottolineare che l'intenzione dell'amministrazione comunale di dotarsi di un processo pianificatorio aperto e trasparente con la promozione del concorso internazionale di idee precede l'occasione attuale ed è inserita in una modalità di progettazione partecipata fatta propria dalla attuale amministrazione. Per gli esiti del confronto degli scenari alternativi si rimanda alla pubblicazione del concorso.

La soluzione selezionata con il concorso di idee individua le linee di sviluppo di questa parte di città, che si identificano nella costruzione di un'immagine di paesaggio di scala vasta, volta a ricostruire una relazione forte tra il mare e l'entroterra e capace di mettere in sinergia, valorizzandole, le differenti componenti del sistema ambientale. La strategia sottesa si articola in differenti parti e si concretizza in interventi e azioni specifiche:

#### 1. Il parco lineare costiero

Il ripensamento dell'intera fascia compresa tra la litoranea ed il mare quale lungo parco costiero - che segue lo sviluppo della costa stessa - a difesa del litorale nell'ottica della riqualificazione dello spazio pubblico, dedicando la strada litoranea alla mobilità lenta, prevalentemente ciclo pedonale. La riconversione della linea ferroviaria esistente in asta di trasporto di rango urbano al servizio dell'intera fascia costiera.

#### 2. L'agricoltura urbana

La definizione della struttura complessiva della nuova città, attraverso l'alternarsi di fasce di paesaggio agricolo - ancor presente seppur in forma residuale o per usi temporanei connessi alla mancata attuazione delle previsioni del PRG per questa parte di città - e di tessuti urbani di edificazione recente, che si dispongono ortogonalmente alla linea di costa, orientata alla ricostruzione di un efficiente paesaggio agricolo che riconnette il parco costiero e il grande paesaggio dell'entroterra.

#### 3. Il grande paesaggio

Il consolidamento del vasto paesaggio agricolo a sud della attuale SS16 a tutela di una delle poche aree del litorale barese dove il collegamento tra fascia costiera ed entroterra non è ancora stato completamente sradicato. La valorizzazione della vocazione agricola di questa parte di territorio declinata secondo soluzioni moderne che incentivano la diversificazione e l'insediamento di funzioni

compatibili con la produzione agricola.

#### 4. Sezioni di città

La definizione di una serie di “sezioni” edificate - ambienti densi ma fortemente connotati dalla presenza di una rete di spazi aperti: percorsi, piazze e giardini che scandiscono il territorio costiero intervallandosi a fasce di suolo agricolo trasversali alla linea di costa poste in direzione nord sud. La ricollocazione di potenzialità volumetriche in ambito costiero ed in aree più prossime ai quartieri esistenti superando i caratteri di forte frammentarietà ed introspezione di questi ultimi attraverso interventi sistematici ed esemplari che prevedano l'introduzione di meccanismi perequativi e compensativi.

#### 5. Il quartiere Japigia nella rete di paesaggio

La riqualificazione del quartiere Japigia quale parte integrante della ricostruzione della rete di paesaggio proposta attraverso innanzitutto il ridisegno dello spazio pubblico e la riqualificazione dei grandi assi viari di via Gentile e di via Caldarola con il ridisegno della sezione stradale e degli spazi pubblici che le costeggiano.

Con determinazione dirigenziale n. 2020/130/00266 del 17.11.2020 si è dato atto della necessità di procedere con l'attività finalizzata all'affidamento dell'incarico al gruppo primo classificato al concorso di idee, in ossequio alle previsioni di cui all'art. 156 D.Lgs. 50/2016 ed all'art. 21 del bando del concorso di idee, che testualmente dispone: *“L'Ente banditore – ove reperisca le risorse finanziarie a tanto necessarie – affiderà al vincitore del concorso, con procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando, l'incarico per la redazione del Piano Urbanistico Esecutivo da redigere ai sensi della Legge della Regione Puglia n. 20/2001”*.

Successivamente, con nota prot. 99553 del 20.04.2021, considerata l'importanza strategica del P.U.E. da redigersi nello sviluppo urbano sostenibile della città di Bari, anche nell'ottica degli orientamenti all'attuazione del *Green Deal* di cui al *Recovery Fund*, e nelle more delle procedure necessarie alla stipulazione del contratto, visto l'art. 32 commi 8 e 13 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii., si è dato avvio all'incarico per la redazione del Piano Urbanistico Esecutivo da redigere ai sensi della Legge della Regione Puglia n.20/2001.

Parallelamente alla procedura di redazione del P.U.E., l'intervento *“Costa Sud, parco costiero della cultura, del turismo, dell'ambiente”*, oggetto del presente documento, è stato inserito nell'elenco dei 14 interventi del Piano Strategico Grandi Attrattori Culturali, ottenendo un finanziamento per la sua realizzazione pari a 75.000.000 di euro.

Tale Piano è compreso nel più ampio Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che mira ad incrementare il livello di attrattività del sistema turistico e culturale del Paese, attraverso la modernizzazione delle infrastrutture, materiali e immateriali. Le sei Missioni del Piano sono: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute. Il Piano è in piena coerenza con i sei pilastri del NGEU e soddisfa largamente i parametri fissati dai regolamenti europei sulle quote di progetti “verdi” e digitali. Il Governo stima che gli investimenti previsti nel Piano avranno un impatto significativo sulle principali variabili macroeconomiche. Nel 2026, l'anno di conclusione del Piano, il prodotto interno lordo sarà di 3,6 punti percentuali più alto rispetto all'andamento tendenziale. Nell'ultimo triennio dell'orizzonte temporale (2024-2026), l'occupazione sarà più alta di 3,2 punti percentuali. Gli investimenti previsti nel Piano porteranno inoltre a miglioramenti marcati negli indicatori che misurano i divari regionali, l'occupazione femminile e l'occupazione giovanile. Il programma di riforme potrà ulteriormente accrescere questi impatti.

## **4.2 I COSTI E I BENEFICI DELL'INIZIATIVA PROGETTUALE**

Al fine di analizzare l'efficacia dell'iniziativa progettuale va analizzato il significato del termine **“parco urbano”** che può assumere diverse connotazioni comprendendo una vasta categoria di possibili attività da svolgere all'aria aperta in ambiente urbano. In altri termini, il progetto dovrà rispondere a una pluralità di

bisogni e bisognerà prestare attenzione alla compatibilità delle richieste. Ad esempio, bisognerà mettere in relazione la richiesta di spazi dove svolgere passeggiate con la richiesta di aree attrezzate per lo sport e con la necessità di incrementare la dotazione di aree da destinare a verde agricolo. Diversi saranno i soggetti interessati, l'assetto e la dotazione di infrastrutture, i costi di realizzazione e di esercizio nonché i benefici goduti dalla collettività.

L'analisi della struttura demografica e socioeconomica dell'area urbana è fondamentale per la comprensione della domanda delle funzioni da insediare nell'area destinata a parco urbano. Un secondo aspetto di un certo rilievo da considerare riguarda l'entità dei costi da sostenere per la realizzazione e la gestione del verde pubblico. Le soluzioni tecniche disponibili al riguardo sono come ovvio molteplici e comportano costi diversi. Poiché anche i benefici connessi alla realizzazione del verde urbano sono decrescenti, almeno in linea teorica, esisterà un livello "ottimale" nella sua realizzazione dato dal punto di pareggio tra costi e benefici marginali. In tale ottica il riferimento all'analisi costi-benefici diviene pertanto un presupposto indispensabile per poter migliorare anche in questo settore l'efficienza della spesa pubblica. A tale riguardo mentre i costi sono generalmente noti, più difficile appare la quantificazione dei benefici data la natura di bene pubblico del verde urbano. Trascurando la conoscenza della domanda le amministrazioni pubbliche nella "produzione di verde pubblico" avranno come unico riferimento i vincoli posti dalle disponibilità di bilancio.

I costi per la realizzazione del parco "*Costa Sud, Parco Costiero della cultura, del turismo, dell'ambiente*", oggetto del presente documento, saranno sostenuti con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) poiché è stato inserito nell'elenco dei 14 interventi del Piano Strategico Grandi Attrattori Culturali, ottenendo un finanziamento per la sua realizzazione pari a 75.000.000 di euro. Il PNRR che mira ad incrementare il livello di attrattività del sistema turistico e culturale del Paese, attraverso la modernizzazione delle infrastrutture, materiali e immateriali, è articolato in sei Missioni: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute. Il Piano è in piena coerenza con i sei pilastri del NGEU e soddisfa largamente i parametri fissati dai regolamenti europei sulle quote di progetti "verdi" e digitali. Il Governo stima che gli investimenti previsti nel Piano avranno un impatto significativo sulle principali variabili macroeconomiche. Nel 2026, l'anno di conclusione del Piano, il prodotto interno lordo sarà di 3,6 punti percentuali più alto rispetto all'andamento tendenziale. Nell'ultimo triennio dell'orizzonte temporale (2024-2026), l'occupazione sarà più alta di 3,2 punti percentuali. Gli investimenti previsti nel Piano porteranno inoltre a miglioramenti marcati negli indicatori che misurano i divari regionali, l'occupazione femminile e l'occupazione giovanile. Il programma di riforme potrà ulteriormente accrescere questi impatti.

La conoscenza della domanda e dell'entità dei possibili benefici può favorire un migliore dimensionamento degli interventi e di conseguenza consentirebbe di liberare eventuali risorse da destinare ad altre azioni che assumono una valenza sociale e ambientale altrettanto importante. I benefici da considerare sono prevalentemente di carattere paesaggistico-ambientale, storico-culturale e sociale. Mentre i benefici di carattere paesaggistico-ambientale e storico-culturale non sono monetizzabili, per stimare il beneficio sociale di un bene ambientale è sempre necessario depurare i benefici dai costi. Mentre per molte risorse ricreative tali costi sono molto bassi o assenti del tutto, nel caso del verde urbano i costi di manutenzione potrebbero essere tanto alti da superare i benefici. Appare quindi evidente la necessità che la progettazione del parco debba orientarsi verso soluzioni che garantiscano minori costi sia di realizzazione che di manutenzione. La scelta delle specie arboree e delle essenze impiegate dovrà tener conto delle implicazioni sui costi di impianto e gestionali.

Concludendo, è quindi auspicabile che sia posta grande attenzione all'analisi economica degli interventi nel campo del verde pubblico, favorendo l'acquisizione di informazioni di dettaglio oltre che sui costi anche sui benefici che derivano alle diverse categorie di fruitori dall'uso del parco. Data l'importanza sociale assunta all'intervento è chiaro che pur in presenza di un bilancio negativo, le scelte vadano motivate da considerazioni di tipo sociale.

Nel PFTE bisognerà quindi analizzare le caratteristiche della domanda e di quantificare i benefici collettivi, successivamente, analizzando i costi sostenuti per la realizzazione e per la gestione del parco, andranno formulate alcune indicazioni sull'efficienza dell'intervento e sulle sue modalità di attuazione.

## 5. DOCFAP: SCELTA DELL'INTERVENTO TRA LE ALTERNATIVE DI PROGETTO. VALUTAZIONE "EX ANTE" DELLE OPERE

Sulla base del quadro esigenziale costruito nei precedenti paragrafi, il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) sviluppa un confronto comparato tra alternative progettuali che perseguono i traguardati obiettivi. Come già precedentemente esposto, il Parco Costa Sud è parte del più ampio progetto di rigenerazione urbana legato al "PUE Bari Costa Sud ", il cui affidamento è stato conseguente a un Concorso di idee internazionale, che ha quindi operato una prima scelta fra le possibili alternative di progetto. Si riporta di seguito il giudizio della Commissione giudicatrice del Concorso, riportato nei verbali pubblici: *"Il progetto risultato vincitore si segnala per un approccio strategico basato su una immagine d'insieme dell'assetto insediativo e paesaggistico forte e chiaro che può guidare un processo flessibile di implementazione. Si propone un'idea di città focalizzata sulla qualità del paesaggio urbano, agrario e naturale. Si segnala una grande attenzione ai temi idraulici e ambientali. Convincente e realistica la proposta di riorganizzazione delle infrastrutture della mobilità. La proposta salvaguardia dall'edificazione l'area della Maglia 21".*

I criteri di valutazione utilizzati per la selezione della proposta vincitrice sono stati i seguenti:

- a) qualità delle scelte progettuali e loro coerenza con obiettivi e contenuti delle "Linee Guida" predisposte dall'Amministrazione. Effetti attesi alle varie scale;
- b) consistenze qualitative e quantitative di massima degli spazi "aperti" e degli spazi "edificati";
- c) qualità delle scelte progettuali con riferimento agli assetti infrastrutturali;
- d) congruenza delle soluzioni proposte con la strumentazione urbanistica, paesaggistica, idrogeomorfologica e loro sostenibilità ambientale;
- e) qualità e sostenibilità delle soluzioni preequative proposte, ai fini dell'allocazione volumetrica in coerenza con le previsioni delle "Linee Guida" e con le indicazioni della pianificazione sovraordinata;
- f) sostenibilità di funzionigramma e cronoprogramma strategico – attuativo delle trasformazioni previste.

È, quindi, imprescindibile un confronto costante con il concomitante progetto di PUE in corso di redazione, ma di cui sono già note le caratteristiche progettuali grazie al concorso di idee. Di seguito si sintetizzano i contenuti essenziali della relazione illustrativa della proposta vincitrice.

Il PUE mira alla costruzione di un'**immagine guida** per la gestione e lo sviluppo del territorio costiero del Sud barese, con la proposta di una serie di slittamenti e ribaltamenti rispetto ai processi di crescita del recente passato. L'immagine guida proposta mira innanzitutto a **ricostruire una relazione forte tra il mare e l'entroterra**, che forse non è mai esistita se non in tempi antichi e in termini molto differenti, ma che appare oggi portatrice di grandi potenzialità di sviluppo sostenibile in termini ambientali, economici e sociali. L'obiettivo è la costruzione di un'immagine cui tendere, un riferimento chiaro sullo sfondo del quale valutare le differenti opportunità e possibilità di trasformazione. Proporre un'immagine guida significa interrogarsi sui modi attraverso i quali è oggi possibile impostare un progetto di area vasta che abbia la capacità di indirizzare le politiche attive negli anni futuri. La sfida principale consiste nell'impostare interpretazioni e strategie di trasformazione del territorio fondate sulla necessità di un cambiamento deciso nei confronti delle politiche ambientali ed economiche, ma che siano al contempo capaci di costruirsi all'interno della pianificazione locale attraverso modalità di azione legittime e condivise: una rinnovata riflessione sulle forme e sui tempi della progettazione locale del territorio. L'immagine proposta intende affermare innanzitutto un principio largamente condiviso: la necessità di

una più forte connessione tra la costa e il suo retroterra agricolo. L'immagine guida si costruisce dunque in primo luogo come un'immagine di paesaggio di scala vasta, destinato tanto a riorientare la percezione di questa parte del territorio barese quanto a riformulare i temi rilevanti che ne permetteranno la trasformazione e riqualificazione. L'immagine della costa sud barese è stata condizionata nel suo sviluppo recente da una forte situazione di perifericità. La città si è costruita per grandi addizioni e piccole aggiunte seguendo le infrastrutture disponibili, strada e ferrovia, entrambe parallele alla costa. Lo sviluppo longitudinale di questa forma di città contemporanea, tuttavia, ha prodotto una cesura tra il retroterra agricolo ancora fortemente presente e la costa, senza peraltro aver costruito luoghi di qualità, per usi e morfologie, né lungo la costa balneare né nei quartieri. L'intero settore si caratterizza anzi come una delle **aree più deboli del territorio barese**, tanto da un punto di vista morfologico che sociale. Tuttavia proprio la sua attuale fragilità offre oggi l'opportunità di un radicale ripensamento. Il recupero del paesaggio costiero, la revisione dei programmi costruzione nelle aree esondabili; la riformulazione dell'assetto infrastrutturale dell'intero settore e la revisione delle politiche agricole sul territorio periurbano, consentono oggi di impostare modalità di pianificazione differenti ed innovative. L'insieme delle trasformazioni che l'immagine guida propone, sono qui considerate come un progetto di territorio fortemente integrato, tuttavia le modalità attraverso le quali le differenti strategie di trasformazione si attuano, si finanziano, trovano rispondenza nei bisogni e nelle domande della società compongono un quadro di azioni e di progetti distinti, con un certo grado di autonomia, capaci di articolarsi in momenti differenti e di garantire una notevole flessibilità di interpretazioni attuative. L'immagine guida fornisce dunque un quadro territoriale cui tendere e che si esplicita nella sua semplicità, per certi versi schematica, come un'immagine che riguarda le grandi scelte territoriali, ma che allo stesso tempo fornisce una impostazione della rapporto con la progettazione locale, fornendo strumenti che si pongono a scale differenti: dall'attenzione alle regole che riguardano i singoli manufatti (edifici o spazi aperti), alla **costruzione di operazioni di trasformazione, in sostituzione delle quantità previste**, congruenti con le capacità imprenditoriali locali. L'immagine guida propone dunque in primo luogo un progetto ambientale di grande respiro che è concentrato sulle grandi opportunità che l'agricoltura torni a svolgere in questa parte della costa barese un ruolo di primo piano non solo nel "salvare" il paesaggio ma anche nel rilanciare forme economiche innovative di commistione tra settori economici differenti: agricoltura, ricettività, formazione e turismo. Il progetto ambientale dunque vuole porsi come manifesto di una rinnovata capacità dell'agricoltura di costruirsi come scenario di vita e di costruzione della parte più innovativa della società: una sfida non facile, eppure possibile. Contemporaneamente l'immagine guida propone un **progetto di costruzione e riparazione della città**. L'immagine dominante è quella di una città che si costruisce sulla città esistente, dotandosi di una robusta struttura di spazi aperti. La **densificazione** proposta considera le quantità oggi "legalizzate" sull'area come un orizzonte, da ottenere attraverso la perequazione; ma al contempo valuta la possibilità che le quantità oggi previste si rivelino eccessive nel tempo, riflettendo su modalità attuative flessibili e forme urbane resistenti. Infine l'immagine guida propone un progetto di territorio sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale: immaginando una relazione tra spazio, economie e società in grado di cogliere tutte le opportunità e sfruttare le abbondanti risorse di cui il territorio dispone.

## 6. VALUTAZIONE "EX POST" DELLE OPERE

La valutazione ex-post rappresenta l'attività sistematica finalizzata a misurare gli impatti delle opere realizzate, allo scopo di migliorare l'efficienza del processo programmatico e la complessiva efficacia degli investimenti pubblici. Le attività di valutazione ex-post devono tenere conto delle seguenti indicazioni:

- l'oggetto della valutazione è costituito, di norma, da singole opere pubbliche, ovvero, qualora utile e pertinente, raggruppamenti di opere accomunate da legami funzionali, settoriali e territoriali;

- l'obiettivo della valutazione è misurare i risultati e l'impatto di opere pubbliche collaudate funzionanti, nonché l'economicità della loro realizzazione e l'efficienza della loro implementazione.

Inoltre, è prevista la possibilità di effettuare una valutazione anche di opere in via di realizzazione o non entrate ancora in funzione. In tal caso, l'attività valutativa da svolgere assumerà più i connotati di valutazione in itinere e sarà focalizzata prevalentemente sull'avanzamento dei lavori, secondo i dati di monitoraggio. La valutazione ex-post ha quindi una funzione di monitoraggio.

Dal punto di vista metodologico, il tipo di valutazione dipende dal momento in cui interviene (ad es. se l'opera è stata o meno realizzata) e dipende dalla tipologia di opera in esame. Sono possibili i seguenti livelli di analisi:

1. verifica della realizzazione: l'oggetto dell'analisi è il grado di conseguimento degli obiettivi di realizzazione fisica, finanziaria e procedurale;
2. verifica dei risultati: deve essere esaminata l'effettiva funzionalità dell'intervento e il livello di servizio effettivamente fornito alla collettività;
3. valutazione degli impatti: deve essere effettuata la comparazione tra gli impatti diretti e indiretti - riconducibili all'opera realizzata - previsti in fase di valutazione ex-ante e gli stessi impatti stimati al momento dell'analisi;
4. ripetizione della valutazione ex-ante: tale attività comporta la realizzazione di una nuova analisi e la verifica dell'appropriatezza dei processi di analisi, finalizzata ad un confronto tra costi e benefici attesi e effettivamente verificatisi, al fine di una possibile revisione della metodologia di valutazione ex-ante.

L'intervento in oggetto mira alla creazione di un Parco Urbano, grande e attrattivo, che interagisca con la città esistente e che definisca le relazioni fra spazi costruiti ed aree libere definendo nuove interazioni con le parti di città circostanti. La sfida è quella di immaginare un nuovo affaccio della città sul mare a partire dall'unico spazio costiero non occluso del territorio comunale, che tenga conto del sistema delle tutele paesaggistiche della fascia costiera. L'obiettivo dell'attività progettuale è il potenziamento e la connessione dei lembi residui di naturalità proponendo la rinaturalizzazione delle aree degradate, intervenendo con "ricomposizioni selettive" dei tessuti esistenti, ridefinendo, di fatto, i rapporti con il tessuto urbano, per garantire effetti di rigenerazione sulla città esistente attualmente connotata da un carattere fortemente introverso e/o frammentario. Un grande parco, quindi, che tenga insieme le diverse nature dei luoghi, dalle presenze agricole alla linea di battigia, che risponda alle attese degli abitanti nelle aree di prossimità, ma anche a quelle della città e dell'area metropolitana tutta, grazie ad una adeguata dotazione di servizi a supporto del tempo libero; un parco che si ponga come tramite ecologico tra città e mare, come ambito relazionale in cui valorizzare i caratteri geomorfologici, ambientali, storici del territorio. Un nuovo parco che interagisca e dialoghi con le due aree verdi costiere già riqualificate, quali la spiaggia di Pane e Pomodoro e la più recente Torre Quetta, con le quali crea un sistema strutturato di aree attrezzate, un nuovo polo attrattivo, anche a valenza turistica, che consenta alla città di stabilire un rigenerato rapporto con il mare.

Il progetto investirà un territorio ampio che comprende la fascia interclusa tra la ferrovia e la linea di contatto con l'acqua ed una serie di spazi retrostanti che entrano in profondità nel territorio rigenerando e riattivando aree sottoutilizzate ma rilevanti per il loro valore ecologico e ambientale, per la opportunità di favorire nuovi usi collettivi, di aumentare e aggiornare l'offerta di servizi e attività a servizio di residenti e turisti e infine di innescare la rigenerazione urbana di vasta scala. Il parco costiero è dunque inteso come un paesaggio che scardina l'immagine oggi ristretta della costa come linea sottile di confine tra terra e acqua occupata dalla mobilità e funzionale ad un uso balneare ridotto e privatistico, e che articola invece l'immagine del paesaggio costiero in profondità ricostruendo un legame un tempo forte tra la marina e l'entroterra agricolo. Recupero ambientale e paesaggistico, integrazione degli standard per la popolazione insediata, fruibilità, attraverso un sistema di mobilità lenta, incentivazione agli usi agricoli delle frange di campagna ancora presenti ai margini dell'abitato, creazione di un sistema di parchi

attrezzati con finalità anche turistiche costituiscono quindi gli obiettivi principali che l'investimento è chiamato a conseguire.

## 6.1 STRUTTURA E DOCUMENTI COSTITUTIVI DEL PROGETTO

Nella strategia diversificata di rigenerazione del territorio costiero comunale, lungo più di 40 km, il tratto di Costa Sud coniugherà una ingente dotazione ecologica, valorizzando gli elementi preesistenti, alla presenza di funzioni urbane legate alla balneazione e al tempo libero. Il progetto preliminare del Parco dovrà essere costituito da un insieme di documenti verbo-visivi che includano tavole d'insieme analitiche e progettuali così come tavole di dettaglio che nel loro insieme coprano l'intera estensione del parco.

Il progetto d'insieme dovrà illustrare gli elementi di continuità dell'intero progetto attraverso planimetrie che hanno come principale obiettivo quello illustrare le scelte strategiche, definire i principali paesaggi e chiarire la struttura degli usi e dei servizi, così come il nuovo assetto della mobilità e della accessibilità carrabile e pedonale. I disegni d'insieme dovranno restituire il quadro di un sistema territoriale complesso e articolato, denso di qualità spaziali e di opportunità di rigenerazione.

## 6.2 SUDDIVISIONE IN LOTTI

Al fine di facilitare il processo di progettazione e di gestione delle differenti fasi di implementazioni delle opere, è opportuno che il progetto del parco costiero sia suddiviso in lotti differenti. In tal modo sarà possibile garantire al progetto di fattibilità tecnica ed economica la possibilità di affermare con precisione la definizione degli spazi e dei paesaggi del parco ad una scala adeguata, tenendo conto della specificità dei contesti. La gestione e il controllo della coerenza dovranno avvenire con due strumenti da esplicitare nelle tavole di progetto: le *invarianti* e le *schede di dettaglio*.

### Invarianti

Ogni lotto dovrà essere individuato da una chiara perimetrazione ed il progetto rappresentato all'interno di una planimetria in scala idonea. La planimetria di ciascun lotto dovrà esprimere con chiarezza le invarianti: si tratta di indicazioni di principio che dovranno essere rispettate con estrema aderenza anche nella successiva progettazione definitiva ed esecutiva. La composizione dei differenti paesaggi e i principali manufatti oggetto di progettazione e di riqualificazione dovranno essere rappresentati in modo preciso. Fermo restando il rispetto di queste indicazioni di principio un certo margine all'interpretazione progettuale è ammesso nell'affinamento del progetto definitivo ed esecutivo.

### Schede di dettaglio

Una serie di elaborati di dettaglio dovranno integrare la tavola delle invarianti e illustrare la specificità dei paesaggi proposti e le qualità spaziali attese; planimetrie di dettaglio, sezioni e transetti planimetrici dovranno indicare con chiarezza le sequenze di spazi (giardini, strade, luoghi di ritrovo, campi sportivi, percorsi ciclopedonali, etc), le loro dimensioni, gli elementi progettuali rilevanti e ricorrenti (piantumazioni, muri a secco, pavimentazioni) i loro usi, e i materiali previsti suggerendo per ciascuno di essi un ventaglio di scelte possibili. L'insieme dei disegni tecnici costituiranno le schede di dettaglio che dovranno essere seguite nelle fasi successive della progettazione e che serviranno quale garanzia ed elemento di controllo della integrazione dei diversi lotti nel progetto complessivo del parco costiero. Le schede avranno dunque lo scopo di chiarire e rendere esplicite le attese in termini di qualità dei paesaggi, dei loro usi e della loro specificità materiale, affinché i progetti definitivi ed esecutivi possano far fronte all'affinamento del progetto senza tradirne la logica d'insieme. I disegni tecnici a questo scopo dovranno essere accompagnati da schizzi volumetrici e riferimenti fotografici.

## 6.3 STRATEGIE E CARATTERI D'INSIEME

Le strategie e i caratteri dell'intera operazione di riqualificazione paesistica e ambientale e di

rigenerazione urbana che costituiscono la base tanto del progetto del parco costiero quanto della più generale progettazione del PUE costa sud, si dovranno articolare in tre ambiti:

- i **paesaggi** che strutturano l'intero settore urbano e che dovranno essere ulteriormente sviluppati dai successivi livelli di progettazione.
- i **luoghi e le pratiche** che sostanziano l'uso pubblico del parco e che sono in gran parte esito dell'operazione di rigenerazione
- l'assetto della **mobilità** futura che riguarda tanto la prima fase di implementazione legata alla realizzazione del parco costiero, quanto una seconda fase che si colloca in uno scenario più lontano.

### **Paesaggi**

Il Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) in corso di redazione costruisce un paesaggio capace di descrivere un territorio complesso e, allo stesso tempo, di mettere a regime le differenti componenti del sistema ambientale. Il presente progetto anticipa, nella sua attuazione, una parte di tale complesso sistema. La riconfigurazione della struttura territoriale si fonda, dunque, sull'individuazione di differenti Paesaggi per i quali sono previsti interventi e azioni specifiche che trovano le loro ragioni nella riqualificazione degli spazi per la balneazione, nella messa a sistema dei territori agricoli, nella riattivazione di spazi obsoleti o poco funzionali, nella costruzione di un uso allargato e sostenibile degli spazi tanto della costa che dell'immediato entroterra. I Paesaggi integrano le diverse componenti del progetto ambientale - acqua, suoli, infrastrutture e vegetazione - in una forma territoriale che costruisce un dialogo profondo e non mimetico con la storia dei luoghi proponendo al tempo stesso importanti occasioni di rinnovamento in linea con il ruolo che attualmente Costa sud assume nell'area metropolitana barese.

### **Luoghi e pratiche**

Il progetto del parco promuove una complessa opera di riassetto ambientale e paesaggistico e di rigenerazione urbana. Nella fascia di territorio direttamente a contatto con il mare questa operazione è volta a riqualificare l'immagine della costa e, con essa, le sue pratiche d'uso, riscattando il litorale di Costa sud da un'immagine tendenzialmente negativa che oggi lo inquadra come luogo di degrado e spesso di abbandono a dispetto delle sue innegabili potenzialità.

Il progetto dovrà rivisitare i differenti luoghi che costituiscono l'affaccio al mare e intervenire sulla struttura degli spazi con l'ambizione di innescare nuovi usi e nuove attività "urbane", rendendo la costa un grande spazio pubblico a servizio di tutti i cittadini della città metropolitana, dei turisti e degli abitanti dei quartieri; un luogo frequentato non solo d'estate e capace di attrarre popolazioni differenti per abitudini e fasce di età. Per ottenere tali risultati dovrà essere messa a punto una strategia di revisione delle attività insediate accompagnata da una riflessione sulle dotazioni pubbliche, sulle attrezzature e sui servizi collettivi e sui luoghi specifici nei quali questi possono essere insediati o ricollocati.

### **Viabilità e accessibilità**

Il progetto del parco dovrà promuovere una revisione delle modalità di accesso e della viabilità lungo la costa. Il parco costiero deve essere visto dai cittadini di Bari sempre più come un luogo da vivere e da frequentare a piedi, in bicicletta e con ogni altro mezzo "leggero" e sempre meno come un luogo di transito. Ciò implica una diversa prospettiva in tema di mobilità, volta a privilegiare i modi dolci e una maggiore dotazione di spazi pedonali. Allo stesso tempo la possibilità di accesso al parco deve essere garantita a tutti i cittadini e le connessioni con il centro e con San Giorgio devono essere garantite ai "frontisti". La viabilità dell'intera area sarà dunque soggetta ad una serie di operazioni di riqualificazione volte ad una generale riduzione della mobilità carrabile interna all'area e ad un deciso incremento della mobilità dolce, pedonale e ciclabile.

## 6.4 FASI

Il PFTE dovrà tener conto di uno sviluppo per fasi, che non ingessi la viabilità urbana, in grado di adattarsi con estrema facilità e senza bisogno di opere aggiuntive al differente assetto della viabilità determinato dall'eventuale spostamento più a sud della attuale linea ferroviaria, ipotizzabile a medio termine, ma comunque in tempi successivi alla realizzazione del parco costiero. In questo scenario il PUE in corso di elaborazione prevede che il traffico locale residuo interno al parco sia ricollocato lungo una nuova strada che verrebbe realizzata sul sedime dell'attuale ferrovia.

Fatte queste premesse, lo schema della viabilità proposto dovrà considerare due scenari:

1. **Scenario 0, fino al 2026:** mantenimento della ferrovia esistente.

La strada litoranea è percorribile a doppio senso, con una corsia per senso di marcia, dal centro città fino al parcheggio di Torre Quetta e da San Giorgio fino alla località il Trullo. Nel tratto centrale, da Torre Quetta al Trullo, la strada è percorribile a senso unico verso Torre Quetta per favorire l'accesso al parco da San Giorgio. In questo tratto la sezione della strada è riservata per metà alla corsia carrabile e per la restante metà al percorso misto ciclopedonale. Un eventuale eliminazione del traffico automobilistico nel tratto centrale potrà essere valutata in relazione alla possibilità di ricollocare in altro sito il parcheggio di attestamento di Pane e Pomodoro.

2. **Scenario 01, dopo il 2026:** realizzazione sul sedime della attuale linea ferroviaria di una nuova strada urbana litoranea a servizio del parco e degli insediamenti di costa.

L'attuale strada litoranea, già completamente ridimensionata sarà utilizzata interamente come spazio pubblico a priorità pedonale e ciclabile e con accesso garantito, per singoli tratti, solo ai frontisti. La strada sarà anche utilizzata dai mezzi di emergenza e, previa regolamentazione stagionale sugli orari per il carico scarico delle attività presenti, per altri servizi (raccolta immondizie, manutenzione, etc.).

In concomitanza con l'entrata in servizio della nuova SS 16 prevista più a sud, il PUE prevede anche il declassamento della attuale SS16, ridisegnata come strada-parco in grado di dare accesso ai quartieri.