



Programma 4_COSTA



PROGRAMMA STRATEGICO N°4:
TERRA DI BARI METROPOLI DI MARE.
UNA COLLANA DI PERLE NEL MEDITERRANEO
(TERRA DI BARI, SEA-SIDE METROPOLIS.
A LACE OF PEARLS ON THE MEDITERRANEAN)

1.	Costruzione del quadro conoscitivo generale	2
1.1.	Quadro euromediterraneo	2
1.2.	Quadro nazionale	5
1.3.	Quadro regionale e metropolitano	6
1.4.	Azioni in corso	7
2.	Dalla visione, gli obiettivi e le azioni	8
2.1	Fabbisogni rilevati	8
2.2	La visione per il sistema costiero metropolitano	9
2.3	Definizione degli obiettivi specifici e operativi	9
2.4	Linee di intervento e azioni	9
2.4.1	Le perle. Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare	10
2.4.2	Il filo della collana. Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile	11
2.4.3	Una Metropoli di mare. Realizzare un sistema integrato di approdi turistici	11
2.4.4	Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento	11
2.4.5	Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque	12
2.4.6	Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera	12
2.5	Quadro logico di programma	13
2.6	Indicatori di risultato e indicatori di realizzazione	14
3.	La strategia e le priorità di attuazione	15
3.1	Azioni di breve e di lungo periodo	15
3.2	Fonti finanziarie	16
3.3	Cronoprogramma degli interventi	17
4.	Compatibilità con la programmazione regionale e provinciale	18
4.1	Quadro di coerenza esterna	19
5.	Ruolo e coerenza del programma con il Piano Strategico	20
5.1	Quadro di coerenza interna	20

a cura dello Staff di Ricerca e Sviluppo del Piano strategico Metropoli Terra di Bari

PROGRAMMA STRATEGICO N°4:
TERRA DI BARI METROPOLI DI MARE.
UNA COLLANA DI PERLE NEL MEDITERRANEO
(TERRA DI BARI, SEA-SIDE METROPOLIS.
A LACE OF PEARLS ON THE MEDITERRANEAN)

1. Costruzione del quadro conoscitivo generale

1.1. Quadro euromediterraneo

La costa di Metropoli Terra di Bari é un complesso intreccio di specifici caratteri ambientali, insediativi, infrastrutturali, storico-culturali e paesaggistici. Lungo la costa, l'intera Area metropolitana si confronta con la risorsa strategica del mare: attraversando il mare, essa é partecipe da sempre della storia comune del Mediterraneo. La fascia costiera é dunque uno dei paesaggi la cui salvaguardia, gestione e progettazione rappresentano al tempo stesso strumento e fine della strategia integrata di sviluppo dell'Area e pertanto costituiscono uno degli obiettivi specifici del Piano per quanto attiene le infrastrutture urbane e territoriali.

Sul mare insiste una diversificata, plurale e spesso confliggente molteplicità di attori socio-economici che producono altrettanti fattori di degrado ambientale: l'industria, la logistica portuale, la pesca, il turismo, la costruzione della città, hanno spesso assunto negli ultimi decenni, tanto alla scala globale quanto alla scala locale, forme estremamente aggressive che mettono in profonda crisi il rinnovarsi di questa risorsa ambientale.

Lungo la fascia costiera mediterranea (di cui attualmente soltanto l'1% dell'estensione è costituita da aree protette), entro i trenta chilometri dalla linea di costa si concentra infatti la maggior parte della popolazione insediata, con il conseguente aumento del carico inquinante di origine urbana e una progressiva aggressione al paesaggio costiero, dovuta nei decenni passati a consolidati e rilevanti fenomeni di speculazione e abusivismo edilizi, alla realizzazione di infrastrutture portuali indifferenti alle specificità ambientali, a una crescita urbana incapace di declinarsi nella specificità dei luoghi, privilegiando modelli insediativi e costruttivi semplificati e acontestuali¹, che hanno comportato un forte consumo di suolo e la cancellazione di ampie porzioni di territorio costiero naturale.

Particolarmente nel caso del Mediterraneo, mare semichiuso il cui ricambio delle acque è poco rilevante, le criticità delle dinamiche attuali sono il risultato di una negativa coazione delle pressioni antropiche da una parte (scarichi urbani e industriali inquinanti, consumo spropositato di suolo e di paesaggio, pratiche agricole e di pesca intensive e dannose) e dei fenomeni climatici e ambientali dall'altra (erosione della costa, riscaldamento della temperatura del mare, crescente riduzione della biodiversità). Il contrasto del deterioramento della qualità degli ecosistemi marini del Mediterraneo non può attuarsi che mediante azioni congiunte dei Paesi che vi si affacciano, in un quadro condiviso di cooperazione internazionale. D'altra parte, è però sempre più evidente che

¹ La rottura determinata nel corso della seconda metà del Novecento dai processi di modernizzazione e industrializzazione della produzione edilizia ha infatti comportato una evidente frattura nella continuità della cultura abitativa e architettonica delle comunità del Mediterraneo, frattura che si manifesta soprattutto nella sostituzione dei modelli fisico-architettonici storici e locali con idealtipi o stereotipi di matrice esogena, particolarmente dominanti nelle strutture turistico-ricettive, nelle periferie residenziali o di villeggiatura stagionale lungo la fascia costiera. Si pensi all'edificazione post-bellica, che ha importato il modello tipologico dell'edificio in linea o della casa a schiera, spesso senza declinarlo rispetto alle caratteristiche culturali, climatiche ed energetico-ambientali locali.

tale obiettivo complesso di vasta scala non è conseguibile senza piani e strategie di interventi attuati in modo coerente e “caso per caso” dalle singole realtà locali, specie per quanto attiene il riequilibrio dello sviluppo insediativo costiero e la mitigazione dei conseguenti carichi ambientali.

Se nel 1976 il Piano di azione per il Mediterraneo approvato a Barcellona² nasceva con il principale obiettivo della riduzione delle concentrazioni inquinanti attraverso un programma unitario, nella conferenza di Genova del 1998 il Piano è stato integrato alla luce dei principi della sostenibilità dello sviluppo, come affermatosi prepotentemente dopo la Conferenza di Rio del 1992.

Alla dimensione del *marine environment* si è dunque affiancato il concetto della *coastal region*: solo nel quadro del riconoscimento delle specificità del rapporto terra-mare in ciascuna fascia costiera, agendo sulle peculiari dinamiche insediative e socio-economiche, è possibile perseguire l'obiettivo generale di un riequilibrio dell'assetto costiero.

E' in questa direzione che si muovono le recenti strategie dell'Unione Europea, a partire dalla Carta di Lisbona, fino alla promozione delle politiche per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC)³. Il *Libro verde*⁴ pubblicato nel giugno 2006 dalla Commissione sui differenti aspetti della politica marittima comunitaria, delinea una strategia di breve e medio termine tesa a riaffermare l'identità marittima dell'Europa⁵ e la sua supremazia in tale settore, supremazia che è importante salvaguardare in un periodo in cui le pressioni ambientali minacciano la sostenibilità delle attività marittime.

Nel *Libro verde* viene quindi affrontata la questione di come sviluppare nuovi strumenti di gestione e nuove modalità di *governance* del mare, e al Mediterraneo in particolare viene riconosciuta la funzione di luogo privilegiato di scambio e di connessione tra popoli, culture ed economie, come ribadito dall'attivazione di numerosi programmi di cooperazione interregionale di prossimità e con i Paesi in via di pre-adesione⁶. La programmazione 2007-2013 mira a intensificare gli sforzi per

² La *Convenzione per la protezione del Mar Mediterraneo dai rischi dell'inquinamento* o *Convenzione di Barcellona*, firmata il 16 febbraio del 1976 da 16 governi e ratificata dall'Italia nel 1978, è lo strumento giuridico e operativo del Piano d'Azione delle Nazioni Unite per il Mediterraneo (MAP). Essa sancisce il principio "*chi inquina paga*", promuove attivamente la cooperazione tra Stati per prevenire, combattere ed eliminare l'inquinamento dell'area; per applicare e diffondere tecnologie ecologicamente compatibili, favorendo la protezione di aree di interesse ecologico e paesaggistico e l'utilizzo razionale delle risorse naturali.

³ In attuazione della Raccomandazione n. 2002/413/CE.

⁴ Libro verde della Commissione Europea, *Verso la futura politica marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea*, COM 2006 275 def.

⁵ L'importanza dell'economia marittima fa delle attività marittime un settore prioritario per la strategia di Lisbona. In un'Europa che tenta di rilanciare la propria economia, è fondamentale riconoscere il potenziale economico della dimensione marittima dell'Unione. Le regioni marittime producono infatti oltre il 40% del PIL comunitario; il 90% del commercio estero dell'Ue e il 40% di quello interno avviene via mare. Secondo le stime, i settori connessi allo sfruttamento dei mari rappresentano tra il 3 e il 5% del prodotto interno lordo dell'Unione Europea, che si colloca al primo posto a livello mondiale nei settori dei trasporti marittimi per volume di scambi commerciali, del turismo costiero (due terzi delle frontiere dell'Unione sono costituiti da litorali), della produzione di energia *offshore* (grazie alle risorse di gas e di petrolio del Mare del Nord), della cantieristica navale (grazie alla costruzione di navi avanzate sotto il profilo della complessità, della sicurezza e dell'impatto ambientale) e dei servizi connessi (*know-how* nelle tecnologie marine). L'UE nel suo complesso è quindi all'avanguardia in vari settori che presentano notevoli prospettive di sviluppo, quali la costruzione di navi da crociera, le energie rinnovabili e i porti.

⁶ Un esempio operativo dell'intensificazione del dialogo euro-mediterraneo è il programma europeo *Euromed Heritage*, che opera sui temi della conservazione e della tutela del patrimonio storico. Il progetto di cooperazione, che unisce 400 partners dei 25 paesi dell'Unione e i dieci paesi MEDA (Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Marocco, Siria, Autorità Palestinese, Tunisia e Turchia), è una rete unica di università, musei, enti pubblici, associazioni culturali, organizzazioni non governative che lavorano insieme, scambiando esperienze e informazioni. Il progetto coinvolge 87 città, da Aix en Provence, Albacete, Alessandria d'Egitto, Algeri, Amman, per finire con Valdemossa, la Valletta e Venezia.

raggiungere l'obiettivo della coesione territoriale, rafforzando la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale, basandosi sulle esperienze maturate grazie all'iniziativa comunitaria INTERREG. La cooperazione territoriale europea promuove la ricerca di soluzioni congiunte a problemi comuni tra le autorità confinanti nell'ambito dello sviluppo urbano, rurale e costiero, orientandosi verso i settori della ricerca e dello sviluppo tecnologico, della società dell'informazione, delle scienze ambientali, della prevenzione dei rischi e della gestione integrata delle acque.

Oltre alle attività marittime e alle questioni ambientali, la strategia europea investe principalmente la qualità di vita nelle regioni costiere. D'altra parte è proprio la specifica interrelazione tra sistemi naturali e sistemi umani che ha prodotto la dimensione mediterranea che riconosciamo come cultura comune, costituita dalle pluralità e dalle differenze sociali, culturali, religiose, politiche ed economiche, e che conferisce al Mediterraneo la sua funzione aggregante: una *pianura liquida*, di cui le città costiere sono i crocevia⁷. Se il Mediterraneo torna ad assumere una rinnovata centralità nello scenario globale attuale, nelle città e nei sistemi urbani di quest'area sembrano concentrarsi i nodi irrisolti e le contraddizioni del presente, ma anche le opportunità di costruire nuovi scenari futuri.

Comuni alle città mediterranee sono infatti molte delle problematiche dell'ambiente urbano legate alla qualità dell'aria, alla predominanza del traffico veicolare automobilistico privato, alla sottodotazione infrastrutturale, alle difficoltà nell'approvvigionamento e nella gestione della risorsa idrica, alla generale incompletezza o insufficienza delle dotazioni di urbanizzazioni primarie.

D'altra parte, per il loro carattere architettonico ancora riconoscibile, per la loro capacità di realizzare per via informale l'inclusione sociale, per la loro natura prevalentemente compatta e non diffusiva, per le relazioni sistemiche che ancora mantengono con i sistemi territoriali e urbani del proprio entroterra, le città mediterranee sembrano presentare caratteri specifici da potenziare per realizzare caso per caso un modello di sviluppo urbano sostenibile. La prospettiva di cooperazione euro-mediterranea esposta precedentemente passa infatti molto anche dalle città, che costituiscono reti di partenariato per instaurare collaborazioni, confronti e scambio di *best practice* per indagare e affrontare i problemi comuni⁸.

Eppure, in apparente contraddizione con lo scenario cooperativo sopra esposto, le città si spendono in notevoli sforzi di rinnovamento urbano per competere sui mercati nazionali e internazionali e veicolare una immagine di sé che ne aumenti la capacità attrattiva.

Questa relazione duale, competitiva e cooperativa allo stesso tempo, è plausibile immaginare che aumenti di intensità con la realizzazione nel 2013 dell'area di libero scambio eur mediterranea: la risorsa costituita dal mare e dalla costa è presumibile che assuma conseguentemente una valenza ancor più strategica per le realtà territoriali locali.

La riprogettazione del rapporto tra città e mare, la localizzazione di funzioni urbane superiori lungo il fronte mare (specie in concomitanza con grandi eventi internazionali) sono azioni progettuali su cui numerose città mediterranee hanno spesso con successo fondato negli ultimi venti anni la propria strategia di rilancio competitivo, di passaggio ad una dimensione post-industriale della

⁷ Fiorenti per i commerci e gli scambi, o dilaniate da guerre recenti non del tutto sopite, da conflitti storici che sembrano non avere soluzione, o ancora terminali di traffici illeciti di merci e di persone che si intrecciano drammaticamente con attività predatorie di pesca a scala globale, le città mediterranee sembrano trovare comunque nella loro capacità di ri-comporsi e di ricostruirsi la propria più intima specificità.

⁸ Si pensi a WiN - *Waterfront international Network* -, azione coordinata dal Centro Internazionale "Città d'acqua" di Venezia, che persegue l'obiettivo di implementare una rete mondiale tra le città impegnate nella riqualificazione e rigenerazione dei fronti costieri urbani; o ancora a *Ionas* (Ionian and Adriatic Cities and Joint Cooperation), progetto finanziato all'interno del programma europeo INTERACT che persegue l'obiettivo di costituire un *Environmental Management System* (EMS) per città e autorità portuali del sud e del sud-est europeo.

produzione terziaria, dell'offerta culturale, turistica e del tempo libero. Una grande risorsa come l'acqua (il mare innanzitutto, come avvenuto per Genova, Barcellona, Atene o Valencia, ma anche il fiume e il lago, come nel caso di Bilbao e Torino) diventa un catalizzatore di rigenerazione urbana, una risorsa da valorizzare, una opportunità in più su cui fare leva per promuovere una nuova immagine urbana fortemente attrattiva.

Spesso fondate sulla strategia di recuperare aree dismesse (portuali o comunque produttive) affidandosi alla rinnovata capacità della architettura contemporanea di produrre segni e simboli riconoscibili nella cultura mediatica attuale come potenti strumenti di *marketing* urbano, le operazioni di rigenerazione dei fronti d'acqua costituiscono una sfida tanto avvincente quanto rischiosa, e difficile da perseguire con appropriatezza: la tentazione di ricorrere all'apporto di grandi architetti del circuito mediatico globale (le cosiddette *archistar*), magari sull'onda dell'esperienza totalizzante di grandi eventi (sportivi, culturali, musicali o religiosi), se da un lato può produrre un *unicum* con i tratti della eccezionalità e garantire così una visibilità altrimenti inimmaginabile, dall'altro può determinare azioni che, in assenza di una forte visione integrata dello sviluppo urbano e territoriale, possono risultare poi dannose nel medio e lungo periodo per l'equilibrio del sistema città, un equilibrio che si presenta particolarmente articolato e complesso, e spesso fragile, nella sua declinazione mediterranea.

Il Mediterraneo delle città cui qui si fa riferimento infatti non è tanto il luogo geografico del mito, quanto il luogo in cui si sono affermate e consolidate realtà territoriali e urbane segnate da una dinamica formativa originale e da caratteri spesso comuni all'intero bacino. Particolarmente in questo contesto, le città e i territori costieri si presentano infatti come luoghi della stratificazione, dell'incontro o dello scontro di identità differenti, spesso contaminate, ma costitutivamente irriducibili a visioni semplificatorie.

Il trauma che la continuità della costruzione tradizionale e storica della città mediterranea ha subito a partire dal Secondo Dopoguerra con la proliferazione di modelli architettonici e urbani contestuali, ha prodotto spesso un difficile rapporto tra città storica e città contemporanea, particolarmente nelle regioni costiere. La città recente delle periferie e delle espansioni periurbane nell'area mediterranea, e specie in Metropoli Terra di Bari, appare come negazione delle elaborazioni tutta locale dei caratteri evolutivi della città storica, e produce una sfiducia diffusa nel progetto urbano e architettonico contemporaneo. E tuttavia, tale evidente conflitto non può risolversi rinunciando al confronto con le legittime aspirazioni espressive e le stringenti contraddizioni proprie dell'epoca presente, in cui coesistono l'uno nell'altro scenari globali e locali.

Ritrovare la capacità di *fare architettura per fare città* oggi, sembra dunque assumere una rilevanza decisiva: creare i presupposti di una rinnovata bellezza dei fronti urbani costieri di Metropoli Terra di Bari è uno dei principali obiettivi specifici di questo Programma.

1.2. Quadro nazionale

Lo sviluppo costiero della penisola italiana e delle sue isole è pari a circa 7450 km. Se a questo dato dimensionale si aggiunge la considerazione della estrema varietà insediativa e urbana, ambientale e paesaggistica che connota le regioni costiere italiane, è evidente come esse siano una rilevante risorsa competitiva, sia in quanto infrastrutture di scambio economico, commerciale e culturale che come fattori attrattivi.

Individuare la rigenerazione della costa come obiettivo strategico per Metropoli Terra di Bari significa operare affinché la tutela dell'ambiente litoraneo e la crescita della qualità e dell'offerta urbana possano al tempo stesso essere veicolo di occupazione, fattore di sviluppo, di attrattività e di competitività internazionale, in un rapporto virtuoso con la crescita della qualità della vita degli abitanti. Questa visione di sviluppo è coerente con la Convenzione europea del paesaggio e con le successive ricadute normative e operative nell'ordinamento italiano recente. Essa soddisfa molte delle diverse priorità indicate dal Quadro Strategico Nazionale e in particolare:

- *la competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani* (priorità 8), avente come obiettivo generale quello di “sostenere il processo di localizzazione nelle città delle funzioni urbane superiori, attività ad alto valore aggiunto e compatibili con i principi di sostenibilità ambientale”, oltre che di promuovere una programmazione urbana che “contemplerà strategie e investimenti per rafforzare la connessione, la partecipazione, ed il posizionamento delle città nei mercati e nelle reti extra-regionali e internazionali;
- *la valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l’attrattività e lo sviluppo* (priorità 5), avente come obiettivo generale quello di trasformare in vantaggio competitivo l’insieme delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali per aumentare l’attrattività del territorio, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere nuove forme di sviluppo economico sostenibile, e come obiettivo specifico quello di “Valorizzare la rete ecologica e tutelare la biodiversità per migliorare la qualità dell’ambiente e promuovere opportunità di sviluppo economico sostenibile”.

Attualmente il bacino del Mediterraneo costituisce la più importante area di interesse turistico mondiale per la presenza di siti storico-culturali, eccezionali testimonianze di diverse civiltà e per la straordinaria ricchezza ambientale: basti pensare alle molteplici peculiarità storiche, geomorfologiche e botaniche, alla qualità delle acque e del clima. La crescita del flusso turistico, su questo mare chiuso e fragile, è più che triplicata negli ultimi cinquant’anni, e si prevede un ulteriore incremento della pressione turistica nel medio periodo⁹. Nella prospettiva di una ritrovata centralità del Mediterraneo come area di scambio economico e di competizione tra città, il posizionamento strategico dell’Area metropolitana nell’area euroadriatica può costituire uno specifico vantaggio competitivo anche su scala nazionale¹⁰, a patto che la fascia costiera, terminale del sistema ambientale ad alta biodiversità costituito dalle lame, maggiormente esposta alla pressione dell’espansione urbana e del turismo di massa, pianifichi il proprio sviluppo in termini equilibrati, sanando il proprio debito ambientale e bilanciando opportunamente le pressioni future.

1.3. Quadro regionale e metropolitano

La costa di Metropoli Terra di Bari si sviluppa per circa 80 chilometri comprendendo: 5 città (Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare), dotate di nuclei storici di pregio e di portualità a vario titolo integrate nell’economia e nella storia dei rispettivi centri urbani; un sistema infrastrutturale di mobilità e accessibilità molto articolato (ferrovia, ss 16, porto commerciale e turistico di Bari e Molfetta, eccetera); un sistema urbano estremamente denso e diffuso, con ampi settori di residenza per il soggiorno estivo; un ambiente costiero prevalentemente caratterizzato da rocce basse poco affioranti a nord-ovest e da carsismo marino a sud-est (le falesie di Polignano), in ampi tratti aggredito da forme di degrado naturale e antropico; porzioni residuali di paesaggio agrario costiero produttivo, con particolare valenza paesaggistica nel tratto tra Mola di Bari e Polignano a Mare.

In questo sistema territoriale sono concentrate tutte le grandi attrezzature della mobilità e della accessibilità di larga scala (porti commerciali di Bari e Molfetta, aeroporto di Bari-Palese), ma anche quelle dei servizi rari a scala metropolitana e superiore (si pensi alla Fiera del Levante o alla Università e al Politecnico di Bari). Qui risiedono più della metà degli abitanti dell’intera area metropolitana.

⁹ dal 2005 al 2025 si stima che i turisti che visiteranno le regioni mediterranee aumenteranno da 390 a 760 milioni.

¹⁰ Per estensione territoriale e per peso demografico Metropoli Terra di Bari si candida a diventare la regione costiera dimensionalmente più importante tra quelle che si affacciano sull’Adriatico.

La costa di MTB è la risorsa che può consentire un interscambio sempre più positivo e fertile tra la scala locale del territorio interno dell'Area e la dimensione nazionale e internazionale del bacino euro-adriatico.

D'altro canto, nel paesaggio costiero gli effetti dell'elevato impatto dei sistemi urbani e produttivi (la riduzione delle acque balneabili dovuta in gran parte agli scarichi urbani; la salinizzazione delle acque di falda causata dall'eccessivo prelievo nelle aree agricole sub-costiere; la compromissione dell'assetto paesaggistico e la saturazione edilizia risultato di una urbanizzazione spesso speculativa; la ancora resistente privatizzazione dell'accesso al mare) e la mancanza di un sistema integrato e differenziato di mobilità urbana incidono ancora gravemente sulla rinnovabilità e sull'utilizzo pubblico di questa risorsa ambientale strategica. La pesca (è il caso della storica comunità di Mola di Bari) affronta una crisi strutturale indotta da dinamiche a scala globale, mentre è in costante crescita l'attività portuale di Bari in relazione al traffico passeggeri e crocieristico.

Le funzioni collettive (ricreative e di balneazione, sportive, associative, culturali) di fruizione del mare in quanto risorsa pubblica, che trovano sulla linea di costa la propria tradizionale scena, appaiono tuttavia ancora non integrate né adeguatamente supportate da strutture di qualità.

Particolare attenzione **in fase di definizione operativa** delle progettualità contenute nel presente programma sarà prestata alla **coerenza** delle stesse con il **Piano regionale delle coste**.

1.4. *Azioni in corso*

Negli ultimi anni è cresciuta la sensibilità per il paesaggio costiero tanto tra i cittadini che nelle azioni delle amministrazioni locali e regionale, sia per quanto riguarda l'attenzione alle problematiche legate alla tutela dei sistemi naturali, sia per quanto riguarda la qualità dello sviluppo urbano costiero. L'attività dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale e l'azione delle amministrazioni comunali hanno comportato il risanamento di importanti siti inquinati (è il caso della bonifica delle spiagge urbane di "Pane e Pomodoro" e "Torre Quetta a Bari").

Il Piano Regionale delle Coste di recente pubblicazione costituisce poi uno strumento essenziale per affrontare i molteplici conflitti che si presentano nelle aree costiere e per superare la frammentazione delle conoscenze e gli approcci di tipo settoriale che rendono ardua la formulazione di politiche efficaci ed integrate sotto l'aspetto economico, sociale, paesaggistico e ambientale.

La redazione del P.R.C. ha comportato il riordino delle informazioni disponibili e delle conoscenze tecnico-scientifiche che riguardano le dinamiche fisiche in atto sul territorio costiero; la costituzione di un quadro conoscitivo dei caratteri ambientali e delle dinamiche urbanistiche e amministrative in atto; la catalogazione e organizzazione razionale dei dati; la definizione delle politiche di fruizione del litorale dell'intera Puglia, nel pieno rispetto dei vincoli ambientali ed urbanistici e della sicurezza dei cittadini, evitando di promuovere lo sfruttamento turistico di alcune aree a rischio o, al contrario, l'utilizzo per scopi industriali di aree a forte vocazione turistica; l'elaborazione di indicazioni per la redazione degli strumenti normativi e regolamentari di competenza comunale necessari a garantire una corretta gestione del territorio e il continuo aggiornamento conoscitivo del patrimonio.

Sotto l'aspetto della qualità dell'ambiente urbano costiero, un passaggio emblematico di riflessione collettiva sulla forma della città e del suo rapporto con il mare è avvenuto nel capoluogo con la demolizione del complesso residenziale di Punta Perotti. Allo stesso tempo, l'esperienza dei Piani Integrati di Riqualficazione delle Periferie, poi strutturatasi nella Legge regionale per la rigenerazione urbana di recente promulgazione, ha avviato una stagione nuova di approccio progettuale alla questione dello sviluppo urbano, attivando importanti progettazioni pubblico-private di recupero integrato di rilevanti aree urbane degradate anche sul fronte a mare di MTB (è il caso del P.I.R.P. di Molfetta, che interviene su di una estesa porzione del lato settentrionale del lungomare della città, riconnettendo il centro urbano storico con l'entroterra portuale e il sito storico della Madonna dei Martiri).

Se i soggetti gestori del porto e dell'aeroporto di Bari (le "porte" di MTB) registrano un costante incremento dei traffici a fronte di un rinnovamento strutturale e organizzativo, e il porto di Molfetta sta per avviare un intervento di potenziamento paria circa 65 mln €; in attesa della soluzione nel medio-lungo periodo del nodo ferroviario di Bari e della conseguente possibilità di ripensare il fascio infrastrutturale del tratto di costa a sud del capoluogo, la mobilità urbana sostenibile si avvale invece della progettazione ormai prossima alla cantierizzazione di percorsi ciclabili che ricongiungono la città di Mola alla frazione residenziale stagionale di Cozze. La stessa amministrazione di Mola di Bari ha poi intrapreso un complesso e articolato percorso di programmazione, pianificazione e progettazione (il cui primo stralcio è di imminente cantierizzazione) che la porterà a ripensare integralmente il proprio fronte a mare, riportando la città ad un rapporto di continuità con il litorale, che prevede la realizzazione di una spiaggia urbana per la balneazione, il ridisegno del fronte del porto storico e la ricucitura di quest'ultimo con il nucleo urbano antico previa la riallocazione del mercato ittico, la realizzazione di un nuovo approdo turistico e dei servizi ad esso connessi, la creazione del centro sperimentale di cinematografia digitale.

La recente legge regionale per la promozione dei concorsi di architettura e la diffusione della cultura architettonica contemporanea è infine un altro importante passo affinché le amministrazioni locali utilizzino i concorsi di progettazione architettonica come strumento ordinario atto a garantire la qualità degli interventi pubblici sulla città e sui paesaggi, facendosi così promotori a loro volta della possibile rinascita di una cultura contemporanea della bellezza delle città di MTB.

2. Dalla visione, gli obiettivi e le azioni

2.1 Fabbisogni rilevati

Il fabbisogno rilevato durante il processo di pianificazione strategica in relazione al sistema costiero esprime la molteplicità degli aspetti che concorrono alla definizione della qualità di questo assetto territoriale, come in parte descritti al precedente paragrafo 1.3: il profilo ambientale (con particolare attenzione al ciclo delle acque e alla conservazione e trasformazione della linea di costa), il sistema della mobilità e dell'accessibilità, i sistemi urbani e la qualità di vita in essi.

Per le 31 comunità di MTB il tema del miglioramento della qualità urbana e paesaggistica è emerso come obiettivo condiviso di sviluppo, in particolare per quanto riguarda la fascia costiera e il suo elevato potenziale attrattivo, specie in prospettiva turistica e commerciale.

Nel sistema insediativo territoriale di MTB è emersa poi con forza dall'analisi di contesto e dai contributi dei componenti il Comitato scientifico la rilevanza della risorsa costituita dalle città storicamente consolidate e dalla componente pregiata di un territorio aperto di grande pregio paesaggistico e di valore produttivo, storicamente legato alle città costiere e al mare secondo triangolazioni tuttora vive: è possibile individuare nella reinterpretazione del sistema insediativo storico un antidoto alla proliferazione urbana in atto, ancora reversibile, in cui valorizzare il ruolo della costa di MTB come interfaccia privilegiata dell'intera area verso il Mediterraneo.

È altresì emersa la necessità di riorganizzare e coordinare più efficientemente la rete della mobilità urbana lungo la costa e tra questa e i territori interni, anche in funzione del riequilibrio delle funzioni urbane di rango superiore necessario per strutturare un effettivo policentrismo territoriale, attraverso cui ridurre le disparità tra centri urbani e tra centri e periferie in termini di servizi, di mobilità e di qualità architettonica e ambientale.

È emersa la condizione di degrado di ampie porzioni dell'ambiente costiero, sia in termini di inquinamento delle acque marine dovuto prevalentemente alla inadeguatezza dei sistemi di convogliamento e depurazione delle acque reflue, che in termini di erosione naturale e di degrado antropico, dovuto soprattutto all'attività edificatoria abusiva perpetrata negli ultimi trenta anni.

E' stato da più parti richiesto che il Piano Strategico promuova azioni volte a favorire la cultura della programmazione su scala sovra locale e la diffusione di conoscenze, facilitando la condivisione e la concertazione operativa tra le amministrazioni pubbliche in materia di governo del territorio, sperimentando forme innovative di copianificazione di interventi di riqualificazione urbana alla scala metropolitana, in particolare per quanto attinente il tema dei fronti d'acqua delle città di costa.

2.2 La visione per il sistema costiero metropolitano

Il progetto della costa e dell'immediato entroterra rappresenta la nuova infrastrutturazione di cui MTB si dota per affrontare le sfide della competizione nazionale e internazionale che con la nascita dell'area di scambio euromediterranea diverranno, a partire dal 2013, sempre più cogenti. Qui sono concentrate tutte le grandi attrezzature della mobilità e della accessibilità nazionale e internazionale, ma anche quelle dei servizi "rari" a scala metropolitana e regionale. Qui sono presenti specifiche criticità di tipo ambientale e insediativo, legate al degrado dovuto ad agenti naturali e antropici.

La **visione strategica** è dunque quella di un **sistema costiero policentrico e attrattivo** (tanto verso l'esterno che verso l'interno) **capace di proiettare la Metropoli sul Mediterraneo**. È dunque necessario:

- riequilibrare le funzioni allocate in ciascun polo urbano
- strutturare l'intero sistema mediante una efficiente e sostenibile mobilità;
- potenziare la fruibilità pubblica del mare e la sua balneabilità
- sanare i deficit ambientali, urbani e paesaggistici esistenti.

2.3 Definizione degli obiettivi specifici e operativi

Gli **obiettivi specifici e operativi** da perseguire per la realizzazione della succitata visione sono dunque i seguenti:

4.1. La collana di perle.

Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale

4.2. 70 km di costa risanata.

Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico

Per conseguire tali obiettivi, **è dunque necessaria una strategia cross cutting**, che faccia convergere sinergicamente azioni appartenenti a più programmi strategici di area vasta.

Occorre dunque sottolineare che, per meglio esplicitare questo approccio, **alcune azioni** inserite in altri programmi – quali "**Mobilità**", "**Turismo**", "**Cultura**", "**Commercio**", "**Acqua e risorse idriche**" - **sono riportate anche nel Programma "Costa"**, a sottolineare l'interrelazione tra di essi, in particolare per quanto riguarda la molteplicità di aspetti interessati dall'intervento complessivo sul sistema costiero.

Tale strategia è frutto di un'ampia condivisione degli obiettivi e delle azioni maturata a seguito di un intenso confronto che ha avuto per protagonisti – in più occasioni e durante l'intero iter di redazione del Piano – il Comitato scientifico, il Consiglio Metropolitano dei Sindaci, i forum tematici, le assemblee partenariali e i partecipanti al tavolo tecnico-istituzionale appositamente composto dalle 5 Amministrazioni costiere di MTB e coordinato dallo Staff del Piano strategico.

2.4 Linee di intervento e azioni

Tutte le azioni programmate sono riconducibili all'idea forza di fare della costa di Metropoli Terra di Bari una **collana di perle sul Mediterraneo**.

Per raggiungere questo macro obiettivo di lungo termine è necessario da un lato recuperare e riqualificare gli elementi di maggior degrado ambientale e urbano, dall'altro avviare un processo di realizzazione di infrastrutture strategiche capaci di innalzare la capacità attrattiva di MTB e al contempo di contribuire ad avviare la costruzione contemporanea della sua rinnovata bellezza.

In coerenza con gli obiettivi operativi prima descritti e con l'approccio integrato prima descritto, la rigenerazione della costa di MTB può essere articolata secondo le seguenti **linee di intervento**:

- **realizzazione di nuove polarità sui fronte mare dei centri costieri**, secondo un programma condiviso che introduca in ciascuno di essi funzioni urbane di rango metropolitano, secondo una logica integrata e non competitiva, da realizzarsi tramite interventi di elevata qualità architettonica.
- **realizzazione di una rete di mobilità costiera sostenibile**, da realizzarsi mediante itinerari ciclabili e un sistema di trasporto pubblico metropolitano in terra (preferibilmente su ferro) e per mare (*metromare*);
- **caratterizzazione e integrazione dei porti**, sia con funzioni commerciali che con funzioni di approdo turistico, in stretta relazione con le città;
- **difesa dal degrado naturale** (in particolare dei fenomeni di erosione della costa) e **antropico** (in particolare inquinamento delle acque, abusivismo edilizio), da attuarsi mediante interventi di difesa, di rinaturalizzazione dell'ambiente costiero e di *greening* urbano, interventi materiali e immateriali per la riqualificazione del tessuto urbano abusivo;
- **riqualificazione delle aree urbane marginali**, introducendo tra l'altro servizi ai quartieri e alla fruizione pubblica dei lungomare urbani.

2.4.1 *Le perle. Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare*

Per l'avvio di quest'ultima linea di intervento è in avanzata fase di concertazione un'azione che porterà alla realizzazione di 6 grandi opere in altrettante aree strategiche dal punto di vista urbano e del paesaggio. Il programma territoriale unitario si declina nella risoluzione puntuale rispettivamente:

- a **Molfetta**, del nodo tra il lungomare urbano, la radice del nuovo molo portuale, il santuario della Madonna dei Martiri e la zona ASI (*stazione marittima di Molfetta*);
- a **Giovinazzo**, del litorale di ponente a sud-est dell'abitato storico, caratterizzato dallo sbocco a mare di una lama nella cala Spiriticchio e dalla condizione di abbandono e indefinizione del fronte urbano che conduce ai piedi del Palazzo ducale e alla radice del molo di sopraflutto del porto storico (*piano direttore per la riqualificazione del litorale di levante e realizzazione di un polo turistico-culturale*);
- a **Bari nord-ovest**, del comparto urbano che comprende Fiera del Levante e Stadio della Vittoria (*centro congressi internazionale e convention bureau*), **azione candidata nell'ambito del Programma "Turismo"**;
- a **Bari sud-est**, del fronte costiero incompiuto che comprende le spiagge urbane di Punta Perotti e Torre Quetta e che maggiormente sarà mutato con la futura soluzione del nodo ferroviario (*parco urbano e Centro per le arti contemporanee*), **azione candidata nell'ambito del Programma "Cultura"**;
- a **Mola di Bari**, del fronte urbano a sud già compreso nel piano direttore redatto da Oriol Bohigas (*mercato ittico e strutture annesse per la commercializzazione del pescato*);
- a **Polignano a Mare**, dell'area immediatamente a sud del centro storico, caratterizzata dalla sbocco a mare di una lama, in adiacenza del costituendo parco marino sottocosta, e dalla presenza di una cava dismessa (*Nuova sede del Museo "Pino Pascali" previo recupero del vecchio macello, riqualificazione paesaggistica dell'attiguo percorso lungo costa icome museo d'arte contemporanea all'aperto, in continuità con l'attività del Museo "Pino Pascali"*).

Per l'affidamento della progettazione di questi interventi sul fronte costiero di MTB, le 5 Amministrazioni comunali delle città costiere di MTB bandiranno altrettanti **concorsi internazionali di progettazione.**, a valle di un più ampio processo di pianificazione partecipata e di promozione della cultura architettonica da attuarsi attraverso l'azione denominata **"Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea"**.

Proponente	Codice	Titolo progetto	Localizzazione	Livello di progettazione	Importo totale (K€)	Periodo di attuazione
MTB	MTB 073	Le sei perle del Mediterraneo. Concorso internazionale di progettazione architettonica per un programma integrato di intervento	Bari, Molfetta, Giovinazzo, Mola di Bari, Polignano a Mare	PD	1.200	2009-2011
MTB	MTB 075	Piano direttore per la riqualificazione del fronte a mare tra Cala Spiriticchio e il Palazzo Ducale	Giovinazzo	idea progetto	15.000	2009-2013
Mola di Bari	MOL 006	Mercato ittico e servizi al commercio	Mola di Bari	idea progetto	15.000	2010-2011
MTB	MTB 076	Nuova sede del Museo Pino Pascali e museo d'arte contemporanea all'aperto	Polignano a Mare	idea progetto	15.000	2009-2011
MTB	MTB 077	Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea	Bari, Molfetta, Giovinazzo, Mola di Bari, Polignano a Mare	PD	2.000	2009-2010

2.4.2 *Il filo della collana. Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile*

Questa linea di intervento è **sviluppata** specificamente nel **Programma "Mobilità"**, e a detto programma si rimanda per i precipi approfondimenti. Le azioni ivi programmate sono:

- *Tram-treno*: una via metropolitana costiera;
- *Tram del mare*: rete di trasporto pubblico via mare;
- *MTB Riciclando*: reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane lungo costa

Le suddette azioni mirano a costituire il potenziamento della mobilità pubblica per mare e per terra, sostenendo la strutturazione policentrica del sistema metropolitano e mitigando l'eventuale maggiore carico insediativo derivante dalla introduzione delle nuove funzioni di rango metropolitano e superiore programmate nella precedente linea di intervento sul fronte a mare.

2.4.3 *Una Metropoli di mare. Realizzare un sistema integrato di approdi turistici*

Questa linea di intervento è **sviluppata** specificamente nel **Programma "Turismo"**, e a detto programma si rimanda per i precipi approfondimenti.

È prevista la realizzazione di un sistema di approdi turistici a servizio della attività di diporto, costituita dalla **riorganizzazione dei bacini portuali esistenti a Molfetta, Giovinazzo, Santo Spirito, Bari-San Cataldo, Bari-Porto vecchio, Torre a Mare, Mola di Bari, Polignano-San Vito**. La dotazione complessiva stimata è pari a **1.530 posti barca**.

2.4.4 *Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento*

Il risanamento e la salvaguardia dei 70 chilometri di litorale dal degrado, dall'erosione e dall'inquinamento, sono l'obiettivo di questa linea di intervento.

Il Piano intende avviare azioni di **riqualificazione dell'edificato abusivo** lungo la fascia costiera, in particolare nel tratto a sud est di Bari, recuperando così ampie porzioni di questa risorsa al territorio. Altre azioni di **difesa dall'erosione del mare e di ripascimento** sono state programmate a **Molfetta**, in prossimità del centro storico, e a **Polignano a Mare**, dove è urgente il consolidamento degli speroni rocciosi su cui si fonda la città consolidata.

Proponente	Codice	Titolo progetto	Localizzazione	Livello di progettazione	Importo totale (K€)	Periodo di attuazione
Molfetta	MLF 015	Lavori di difesa del centro antico e litorale di levante dell'abitato di molfetta, dall'erosione del moto ondoso	Molfetta	PD	11.096,12	2009-2011
Molfetta	MLF 007	ripascimento e recupero del litorale costiero di Molfetta	Molfetta	PD	414,68	2009-2010
Polignano a Mare	POL 006	Consolidamento degli speroni rocciosi	Polignano a Mare	SDF	23.600	2009-2014
Polignano a Mare	POL 003	frangiflutti finalizzati alla difesa della costa	Polignano a Mare	SDF	11.600	2010-2015

2.4.5 Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque

Questa linea di intervento è **sviluppata** specificamente nel **Programma "Acqua e risorse idriche"**, e a detto programma si rimanda per i precisi approfondimenti.

Tra le azioni previste, l'**adeguamento degli impianti di depurazione**, e in particolare di quelli di **Bari Est** e di **Bari Ovest** a servizio dell'area metropolitana, con l'obiettivo di alleggerire il carico inquinante e di aumentare anche la balneabilità.

2.4.6 Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera

Questa linea di intervento è coerente con quanto previsto nel Programma "Periferie" e contempla interventi integrati di riqualificazione delle aree urbane costiere in cui con maggiore evidenza appare compromesso il rapporto tra città e mare, dovuto a condizioni di abbandono e degrado ambientale, sociale e di scarsa qualità degli spazi aperti e collettivi.

Proponente	Codice	Titolo progetto	Localizzazione	Livello di progettazione	Importo totale (K€)	Periodo di attuazione
Bari	BAR 046 - 047	realizzazione di urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive nel tratto costiero a sud della città di Bari	Bari	SDF	25.520	2009-2014
Mola di Bari	MOL 001	Sistemazione del fronte mare lato nord - 1° lotto	Mola di Bari	esecuzione in corso	5.360	2008-2009
Mola di Bari	MOL 002	Sistemazione del fronte mare lato nord - 2° lotto spiagge urbane	Mola di Bari	PP	2.732	2010
Polignano a Mare	POL 010	Recupero urbano del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	Polignano a Mare	PD	650	2010
Polignano a Mare	POL 009	Riqualificazione ambientale del borgo marinaro di cala paura	Polignano a Mare	PD	4.130	2010-2011
Bari	BAR 048-049	"Riqualificazione del fronte-mare del litorale di S.Girolamo-Fesca"	Bari	PD	18.350	2010-2013

2.5 Quadro logico di programma

Obiettivo specifico	Obiettivi operativi	Linee di azione	Interventi		
			Proponente	Localizzazione	Titolo
4. Promuovere processi di riqualificazione della costa come fronte sull'Adriatico. Il fronte a mare di MTB dialoga con il Mediterraneo sud-orientale; è noto per la bellezza delle sue città e delle sue architetture, per l'efficienza delle infrastrutture e per la qualità ambientale	4.1. La collana di perle. Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale	<i>Le perle.</i> Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare	Ufficio unico	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	Le sei perle del Mediterraneo. Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea
			Ufficio unico	Molfetta	fronte a mare di Molfetta
			Ufficio unico	Giovinazzo	Piano direttore per lungomare di levante
			Bari	Bari	Centro congressi, nella Fiera del Levante
			Ufficio Unico	Bari	Centro per l'arte contemporanea e parco urbano
			Mola di Bari	Mola di Bari	Mercato ittico e servizi al commercio
		Ufficio unico	Polignano a Mare	Nuova sede del Museo Pino Pascali e museo d'arte contemporanea all'aperto	
		<i>Il filo della collana.</i> Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile	Ufficio unico	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	Tram del mare: rete di trasporto via mare
			Ufficio unico	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	Tram-treno: una via metropolitana costiera
			Ufficio unico	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	MTB Biciclando reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane lungo costa
		<i>Una Metropoli di mare.</i> Realizzare un sistema integrato di approdi turistici	soggetti privati	Investimenti privati	Porto turistico - Bari porto vecchio
			soggetti privati	Investimenti privati	Porto turistico - Bari S.Spirito
			soggetti privati	Investimenti privati	Porto turistico Bari - Torre a Mare
	Mola di Bari		Mola di Bari	Porto turistico Mola di Bari	
	Molfetta		Molfetta	Porto turistico di Molfetta	
	Bari		Bari	Messa in sicurezza permanente Torre Quetta	
	4.2. 70 km di costa risanata. Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico	Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento	Molfetta	Molfetta	Difesa dall'erosione del centro antico
			Molfetta	Molfetta	Rinaturalizzazione, ripascimento e recupero del litorale costiero di Molfetta
			Polignano a Mare	Polignano a Mare	Consolidamento degli speroni rocciosi
		Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque	Polignano a Mare	Polignano a Mare	frangiflutti finalizzati alla difesa della costa
			Bari, AQP, AATO	Bari	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) -lotto 1
			Bari, AQP, AATO	Bari	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) - lotto 2
			Bari, AQP, AATO	Bari	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Est)
			Bitonto, AQP, AATO	Bitonto	adeguamento dell'impianto di depurazione
			Conversano, AQP, AATO	Conversano	adeguamento dell'impianto di depurazione
			Corato, AQP, AATO	Corato	adeguamento dell'impianto di depurazione
			Giovinazzo, AQP, AATO	Giovinazzo	adeguamento dell'impianto di depurazione
			Mola di Bari, AQP, AATO	Mola di Bari	adeguamento dell'impianto di depurazione
			Ruvo di Puglia - Terlizzi, AQP, AATO	Ruvo di Puglia - Terlizzi	adeguamento dell'impianto di depurazione
		Turi, AQP, AATO	Turi	adeguamento dell'impianto di depurazione	
		Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera	Bari	Bari	attività necessarie per la conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto costiero a sud della Città di Bari
	Bari		Bari	urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive nel tratto costiero a sud della città di Bari	
Bari	Bari		Riqualificazione lungomare San Girolamo - Fesca		
Mola di Bari	Mola di Bari		Sistemazione del fronte mare lato nord		
Mola di Bari	Mola di Bari		Sistemazione del fronte mare lato nord -spiagge urbane		
Polignano a Mare	Polignano a Mare		Recupero urbano del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito		
Polignano a mare	Polignano a mare		Riqualificazione ambientale di cala paura		

- Azione candidata nel programma "Turismo"
- Azione candidata nel programma "Cultura"
- Azione candidata nel programma "Mobilità"
- Azione candidata nel programma "Acqua e risorse idriche"

2.6 Indicatori di risultato e indicatori di realizzazione

Obiettivo specifico	Indicatori di risultato	Unità di misura	Valore attuale (2005)	Target 2015	Obiettivi operativi	Linee di azione	Indicatori di realizzazione	Unità di misura	Valore attuale (2005)	Target 2015	
Promuovere processi di riqualificazione della costa come fronte sull'Adriatico.	incremento della qualità architettonica (opere pubbliche di importo superiore ai 10 mln Euro realizzate a seguito di procedura concorsuale/opere pubbliche di importo superiore ai 10 mln Euro realizzate)	%	n.d.	20	4.1. <i>La collana di perle</i> . Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale	4.1.1 <i>Le perle</i> . Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare	opere pubbliche di importo superiore ai 10 mlnE realizzate a seguito di procedura concorsuale	numero	n.d.	6	
	Incremento dell'utilizzo dei mezzi pubblici per lo spostamento da e per la costa	%	n.d.	15		4.1.2 <i>Il filo della collana</i> . Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile	nuove piste ciclabili costiere	Estensione (Km)	n.d.	10	
	Giornate di presenza (italiani e stranieri) per abitante nel complesso degli esercizi ricettivi delle località costiere	numero		3		4.1.3 <i>Una Metropoli di mare</i> . Realizzare un sistema integrato di approdi turistici	posti barca per diportisti	n.	n.d.	1.500	
	estensione costiera balneabile	%	n.d.	85	4.2. <i>70 km di costa risanata</i> . Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico	4.2.1 Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento	Interventi	numero	n.d.	5	
	superficie costiera sottoposta a tutela o risanamento	%	n.d.	20		4.2.2 Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque	Interventi	numero	n.d.	10	
	Incremento dei controlli con esito positivo sugli effluenti dei depuratori (controlli a norma/controlli totali)	%	n.d.	35		4.2.3 Riquilibrare le aree urbane marginali lungo la fascia costiera	Superficie di edificazione abusiva lungo la costa confiscata e demolita	ha	n.d.	n.v.	
	Nuove attività insediate nelle aree costiere oggetto di rigenerazione urbana	%	n.d.	15		Superficie costiera urbanizzata oggetto di interventi complessi di rigenerazione urbana	ha	n.d.	20		
	Incremento delle aree costiere dismesse recuperate (aree costiere dismesse/aree costiere dismesse in MTB)	%	n.d.	10		Incremento della superficie urbana costiera destinata alla balneazione e alla fruizione pubblica del mare	%	n.d.	30		

Legenda:

n.d.: non disponibile
n.v.: non valutata



linee di azione sinergiche contenute nei programmi "cultura e spazi creativi" - "turismo e marketing" - "mobilità" - "acqua"

3. La strategia e le priorità di attuazione

3.1 Azioni di breve e di lungo periodo

Una descrizione più puntuale delle singole azioni è contenuta negli allegati III-IV –V riferiti a ciascuno dei progetti strategici candidati, parte integrante della documentazione presentata.

Le **azioni** che assumono **carattere di priorità nel breve periodo** – e rispetto alle quali le azioni degli altri programmi qui citate svolgono funzione sinergica – **sono** dunque quelle contemplate nella **linea di intervento 4.1.1** (*Le perle. Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare*), nella **linea di intervento 4.2.3** (*Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera*) e nella **linea di intervento 4.2.1** (*Consolidamento e protezione della costa in contrasto ai fenomeni erosivi e all'inquinamento*).

In particolar modo è **ritenuta prioritaria l'azione** descritta nell'allegato progettuale (Allegato IV) denominato **"MTB 077 - Urban Center per la riqualificazione del fronte a mare metropolitano e per la promozione dell'architettura contemporanea"**.

Questa azione, che comporta un **investimento stimato di 2 Mln €** (di cui 400.000€ per lo start up), consiste nella concertazione e nell'espletamento di **sei procedure concorsuali** per la progettazione e la realizzazione di **altrettanti interventi architettonici e di riqualificazione urbana e paesaggistica lungo la costa** di MTB, nonché nella costituzione di una struttura di supporto per l'attuazione di questo processo (denominata **Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea**), mediante attività di ricerca, di comunicazione e partecipazione, di progettazione e promozione.

Tale struttura, costituita a partire dagli organici delle Amministrazioni coinvolte e che potrà definirsi in nuce come un **Urban center metropolitano**, assolverà – potenzialmente anche in seguito – alla missione di:

- organizzare tavoli di lavoro interdisciplinari e interistituzionali permanenti attorno ai progetti di trasformazione in oggetto, strutturando, intensificando e ampliando l'**attività di concertazione pubblica e inter-istituzionale** già avviata durante la fase di elaborazione del Piano strategico;
- elaborare scenari e prefigurazioni progettuali propedeutici alle procedure concorsuali, **garantendo nella diversità dei contesti l'unitarietà delle indicazioni preliminari alla progettazione;**
- comunicare il processo in atto come opportunità per **diffondere** contestualmente **la cultura del progetto urbano e del paesaggio**, attraverso esposizioni, pubblicazioni, dibattiti, presentazioni e workshop.

Il costo delle attività dell'Urban Center è stato stimato in **€ 400.000/anno** per i primi 5 anni, per un totale complessivo di **€ 2.000.000**.

La linea di intervento in cui questa azione si iscrive (*4.1.1 Le perle. Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare*) persegue nel suo complesso il duplice obiettivo di rispondere *caso per caso* ai bisogni emersi da ciascun palinsesto urbano e di tratteggiare al contempo un disegno, aperto e non sovraordinato, di riequilibrio tra le polarità costiere.

Tale riequilibrio appare perseguibile iniziando a rafforzare i poli urbani più deboli attraverso la allocazione di funzioni articolate e calibrate a partire dai fabbisogni e dalle risorse della scala locale, e pure capaci di costituire sistema alla scala vasta (approdi turistici, attrattori culturali), e utilizzando le potenzialità di maggiore accessibilità dei poli più strutturati per integrarvi funzioni mancanti di grado sovra-metropolitano, di cui beneficerà a caduta l'intero sistema.

I 6 interventi, su cui i **Comuni costieri e gli enti terzi interessati** nel mese di settembre 2008 **hanno formalmente espresso** in maniera definitiva i **propri intenti** riguardo obiettivi, localizzazioni e funzioni, sono così articolati:

Le funzioni specialistiche da allocare nelle relative aree di intervento concorrono dunque a una strategia di rilancio di scala vasta (**MTB policentrica e attrattiva**), che individua e rappresenta un programma condiviso di funzioni urbane di rango metropolitano, individuate secondo una logica integrata e non competitiva, e che si intende attuare tramite interventi di elevata qualità architettonica, ambientale e paesaggistica.

Il programma territoriale cui l'azione fin qui descritta partecipa – e a cui concorrono anche le azioni previste in altri programmi – è dunque da considerarsi unitario (nella visione generale e negli obiettivi comuni), pur prefigurando di volta in volta la risoluzione puntuale di problematiche riscontrate *caso per caso*.

Inoltre, la realizzazione di interventi di elevata qualità funzionale e formale che da un lato contribuiscano alla qualificazione urbana e architettonica dei fronti a mare urbani, e dall'altro potenzino la dotazione degli luoghi dedicati alla aggregazione socio-culturale e alla fruizione pubblica della costa più in generale, è un'azione coerente con l'obiettivo generale di promuovere uno sviluppo sostenibile per le comunità insediate, fondato sul recupero e la valorizzazione del **rapporto tra città e mare**, riconosciuto e potenziato negli specifici caratteri paesaggistici, urbani, architettonici e funzionali.

La **procedura concorsuale**, con il suo portato dialogico e di risalto comunicativo e partecipativo, è qui individuata come strumento efficace e come azione prioritaria anche al fine di garantire la più alta qualità possibile degli interventi e di riportare al centro dell'attenzione delle comunità di MTB il tema della trasformazione della città e del paesaggio, intesa come rinnovamento non solo fisico ma anche culturale, proiettando al contempo Metropoli Terra di Bari nel più ampio confronto internazionale.

Contestualmente alle succitate azioni strategiche per il rinnovamento del fronte costiero di MTB, **grande rilevanza e carattere di priorità** assumono gli **interventi pianificati per il risanamento delle aree urbane costiere marginali**, di cui alla **linea di intervento 4.2.3**, e in particolare gli interventi denominati **“BAR 048-049 – Riquilificazione del lungomare San Girolamo-Fesca”**, **“MOL001 - Sistemazione del fronte mare lato nord - 1° lotto”** e **“MOL 002 - Sistemazione del fronte mare lato nord - 2° lotto – spiagge urbane”**.

Tali interventi sono in stretta coerenza e complementarietà con la linea di intervento 4.1.1 prima descritta, tanto per gli obiettivi e i risultati attesi, quanto per la aspirazione a raggiungere e promuovere la qualità architettonica e paesaggistica degli interventi stessi.

Nel **lungo periodo** si inscrivono alcune azioni legate alla mobilità costiera, e in particolare l'azione che costituisce una via metropolitana costiera (**Tram del mare**), o completamento della strategia propria di programmi sinergici a quello presente, quali **“Turismo”** e **“Acqua e risorse idriche”**.

3.2 Fonti finanziarie

INTERVENTO	SOGGETTI BENEFICIARI	FESR	FSE	PON attrattori culturali, naturali, turismo	FAS	FEASR
<i>Le perle del Mediterraneo.</i> Urban Center per la promozione dell'architettura contemporanea	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano	Asse IV Mis. 4.4 Asse IV Mis. 4.3				
Piano direttore per il fronte a mare sud	Giovinazzo	Asse VII				
Palazzo degli eventi nella Fiera del Levante	Bari	Asse IV Mis 4.1				
Centro per le arti contemporanee e parco urbano	Bari	Asse IV Mis 4.2				
Mercato ittico e servizi al commercio	Mola di Bari	Asse IV Mis 4.1				
Nuova sede del Museo Pino Pascali	Polignano	Asse IV Mis. 4.2				
Messa in sicurezza permanente area attrezzata Torre Quetta	Bari	Asse IV Mis 4.2				
Difesa del centro antico e litorale di levante dall'erosione del moto ondoso	Molfetta	Asse IV Mis 4.4				
Rinaturalizzazione, ripascimento e recupero del litorale costiero	Molfetta	Asse IV Mis 4.4				
Consolidamento statico degli speroni rocciosi in fregio al mare	Polignano	Asse IV Mis 4.4				
Realizzazione di frangiflutti per la difesa della costa	Polignano	Asse IV Mis 4.4				

INTERVENTO	SOGGETTI BENEFICIARI	FESR	FSE	PON attrattori culturali, naturali, turismo	FAS	FEASR
Intervento immateriale per la conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto costiero sud	Bari	ASSE VII Mis 7.1				
urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive nel tratto costiero a sud	Bari	ASSE VII				
Concorso di progettazione per il recupero del fronte-mare di S.Girolamo	Bari	ASSE VII				
Programma di intervento per il recupero di San Girolamo	Bari	ASSE VII Mis 7.1				
Sistemazione del fronte mare lato nord (primo lotto)	Mola di Bari	ASSE VII Mis 7.1				
Sistemazione del fronte mare lato nord (secondo lotto)- spiagge urbane	Mola di Bari	Asse IV ASSE VII Mis 7.1 4.1				
Recupero urbano delle aree Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	Polignano a Mare	ASSE VII Mis 7.1				
Riqualficazione ambientale del borgo marinaro di cala paura	Polignano a Mare	Asse IV ASSE VII Mis 7.1 4.1				

3.3 Cronoprogramma degli interventi

Codice	Titolo progetto	Localizzazione	Importo totale (K€)	Anno											Misura P.O. FESR associata
				2007 (K€)	2008 (K€)	2009 (K€)	2010 (K€)	2011 (K€)	2012 (K€)	2013 (K€)	2014 (K€)	2015 (K€)			
MTB 073	Le sei perle del Mediterraneo. Concorsi internazionali di progettazione architettonica per un programma integrato di interventi	Bari, Molfetta, Giovinazzo, Mola di Bari, Polignano a Mare	1.200	-	-	400	400	400	-	-	-	-	-	4.1	
MTB 075	Piano direttore per la riqualificazione del fronte a mare tra Cala Spiriticcio e il Palazzo Ducale	Giovinazzo	15.000	-	-	1.000	3.000	3.000	4.000	4.000	-	-	-	4.1	
MOL 006	Mercato ittico e servizi al commercio	Mola di Bari	15.000	-	-	-	6.000	9.000	-	-	-	-	-	7.1	
MTB 076	Nuova sede del Museo Pino Pascali e museo d'arte contemporanea all'aperto	Polignano a Mare	15.000	-	-	5.000	5.000	5.000	-	-	-	-	-	4.2	
MTB 077	Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea	Bari, Molfetta, Giovinazzo, Mola di Bari, Polignano a Mare	2.000	-	-	400	400	400	400	400	-	-	-	4.3	
MLF 015	Difesa del centro antico e del litorale di levante dall'erosione del moto ondoso	Molfetta	11.096,12	-	-	1.096,12	5.000	5.000	-	-	-	-	-	2.3	
MLF 007	ripascimento e recupero del litorale costiero	Molfetta	414,68	-	-	108,68	306	-	-	-	-	-	-	2.3	
POL 006	Consolidamento degli speroni rocciosi	Polignano a Mare	23.600	-	-	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	3.600	-	-	2.3	
POL 003	Frangiflutti per la difesa della costa	Polignano a Mare	11.600	-	-	-	1.933	1.933	1.933,50	1.933,50	1.933,50	1.933,50	1.933,50	2.3	
BAR 046 - 047	urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive nel tratto costiero a sud di Bari	Bari	25.520	-	-	1.900	3.620	10.000	4.000	4.000	2.000	-	-	7.1	

Codice	Titolo progetto	Localizzazione	Importo totale (K€)	2007 (K€)	2008 (K€)	2009 (K€)	2010 (K€)	2011 (K€)	2012 (K€)	2013 (K€)	2014 (K€)	2015 (K€)	Misura P.O. FESR associata
MOL 001	Sistemazione del fronte mare lato nord - 1° lotto	Mola di Bari	5.360	-	460	4.900	-	-	-	-	-	-	7.1
MOL 002	Sistemazione del fronte mare lato nord - 2° lotto spiagge urbane	Mola di Bari	2.732	-	-	-	2.732	-	-	-	-	-	4.1
POL 010	Recupero urbano del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	Polignano a Mare	650	-	-	-	650	-	-	-	-	-	7.1
POL 009	Riqualificazione ambientale del borgo marinaro di cala paura	Polignano a Mare	4130	-	-	-	619,50	3.510,50	-	-	-	-	4.1
BAR 048-049	"Riqualificazione del fronte-mare del litorale di S.Girolamo-Fesca"	Bari	18.350	-	-	-	3.350	5.000	5.000	5.000	-	-	7.1

4. Compatibilità con la programmazione regionale e provinciale

La strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile, esito del 10° Meeting della Commissione Mediterranea sullo Sviluppo Sostenibile (MCSD) tenutosi ad Atene nel 2005, basata su una visione a lungo termine di un "Mediterraneo sostenibile" in grado di promuovere un progresso socioeconomico, ambientale e di governance sostenibile, individua sette campi prioritari d'azione e di sinergia interdipendenti per i quali è essenziale compiere reali progressi.

Il Programma Costa (con l'apporto sinergico delle azioni strategiche contenute in particolare nei programmi "Mobilità", "Acqua e risorse idriche", "Turismo") è stato redatto in coerenza con essi e in particolare con gli obiettivi riguardanti lo "Sviluppo urbano sostenibile" e la "Gestione sostenibile del mare, delle aree costiere e delle risorse marine".

La strategia complessivamente proposta è coerente con le politiche nazionali, specie per quanto riguarda gli obiettivi di sviluppo sostenibile e in particolare con molti degli obiettivi che concorrono alla *Protezione e valorizzazione sostenibile della Natura e della Biodiversità* e alla *Qualità dell'Ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani*.

Le azioni contenute nel presente programma sono state declinate in coerenza con gli obiettivi del Programma Regionale per la Tutela dell'Ambiente della Regione Puglia, e in particolare con gli obiettivi di *Proteggere e promuovere il valore unico dei paesaggi locali*; *Promuovere il turismo sostenibile come volano di sviluppo ambientalmente compatibile*, *Proteggere il territorio dai fenomeni erosivi delle coste*.

Le azioni del Programma sono state inoltre elaborate in coerenza con quanto espresso nel Documento Strategico Regionale e del Piano Operativo Regionale 2007-13, in particolare con l'Asse IV e l'Asse VII del FESR, e con quanto indicato nel Piano regionale delle coste.

Come prescritto anche dal Rapporto ambientale e dalla valutazione Ambientale Strategica, particolare enfasi **in fase di definizione operativa** delle progettualità contenute nel presente programma dovrà essere posta sulla valutazione di **coerenza** delle stesse con quanto prescritto nel **Piano regionale delle coste**.

4.1 Quadro di coerenza esterna

COERENZA ESTERNA

Azioni	PUGLIA			ITALIA		ALTRO
	POR FESR	POR FSE	PSR	PON/POIN	FAS	
Le sei perle del Mediterraneo. Concorsi internazionali di architettura	4.3, 4.4					
Fronte a mare portuale a Molfetta	7.1, 4.1					
Piano direttore del fronte a mare sud di Giovinazzo	7.1, 4.1				X	
Palazzo degli eventi nella Fiera del Levante-Bari	4.1					
Centro per le arti contemporanee e parco urbano-Bari	4.2			Attrattori culturali		
Mercato ittico e servizi al commercio-Mola di Bari	4.1				X	
Nuova sede del Museo Pino Pascali-Polignano	4.2			Attrattori culturali		
Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea	4.3			Attrattori culturali		
Messa in sicurezza Torre Quetta - Bari	4.2					
Difesa del centro antico dal moto ondoso - Molfetta	4.4					
Consolidamento degli speroni rocciosi - Polignano	4.4					
Frangiflutti - Polignano	4.4					
conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto sud di Bari	4.1, 7.1					
urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive-Bari	4.1, 7.1				X	
Concorso per il recupero di S. Girolamo-Fesca Bari	4.3, 7.1					
recupero di San Girolamo-Fesca Bari	4.1, 7.1				X	
Sistemazione del fronte mare lato nord (primo lotto)-Mola di Bari	4.1, 7.1					
Sistemazione del fronte mare lato nord (secondo lotto)-Mola di Bari	4.1, 7.1			Attrattori culturali		
Riqualificazione del litorale costiero di Molfetta	4.1, 7.1			Attrattori culturali		
Recupero del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito-Polignano	4.1			Attrattori culturali		
Riqualificazione di cala paura-Polignano	4.1			Attrattori culturali		

5. Ruolo e coerenza del programma con il Piano Strategico

Il programma concorre all'attuazione della strategia del Piano che insiste sulle "Infrastrutture urbane e territoriali", e in particolare con la visione di una Metropoli policentrica. Oltre alle implicite sinergie esistenti con altri programmi discendenti anch'essi dal vettore "Ambiente", è rilevante l'integrazione inter-vettoriale del programma con programmi quali **Accessibilità, Creatività e spazi culturali, Turismo, Commercio, Acqua, Informazione e comunicazione.**

Il **primo obiettivo operativo** del Programma Costa (denominato "**4.1: La collana di perle. Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale**"), intende prioritariamente rispondere caso per caso ai bisogni emersi da ciascun palinsesto urbano e di tratteggiare al contempo un disegno, aperto e non sovraordinato, di riequilibrio tra le polarità costiere.

Tale riequilibrio è apparso perseguibile iniziando a rafforzare i poli urbani più deboli attraverso la allocazione di funzioni articolate e calibrate a partire dai fabbisogni e dalle risorse della scala locale, e pure capaci di costituire sistema alla scala vasta (**approdi turistici, attrattori culturali**), e utilizzando le potenzialità di maggiore accessibilità dei poli più strutturati per integrarvi funzioni mancanti di grado sovra-metropolitano, di cui beneficerà a caduta l'intero sistema.

Il **secondo obiettivo operativo** del Programma Costa (denominato "**4.2: 70 Km di costa risanata. Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico**"), intende ripristinare migliori condizioni ambientali e paesaggistiche dell'ambito costiero, riducendo e contrastando gli impatti negativi delle pressioni naturali e antropiche, in stringente coerenza con gli obiettivi di ammodernamento dell'uso e del riuso delle risorse idriche, di aumento della balneabilità e con gli obiettivi di riconnessione dei sistemi urbani periferici e marginali.

In questa logica, **azioni contemplate in altri programmi** (Centro Congressi, Centro di Arte contemporanea, Nuova sede del Palazzo Pino Pascali, Mercato ittico di Mola di Bari, porti turistici, mobilità costiera via terra e via mare) **sono parte integrante della strategia di questo programma** e sono maturate all'interno dello stesso processo di condivisione ed elaborazione, **come già evidenziato nel precedente paragrafo 2.3** (pagg. 8-9) **e nel quadro logico complessivo di cui al paragrafo 2.5.**

Si riporta dunque qui di seguito il quadro di coerenza interna degli obiettivi operativi di programma in riferimento agli obiettivi specifici di Piano, riferito alle sole azioni esclusivamente contemplate nel Programma Costa, fatta salva dunque la coerenza implicita con le azioni sinergiche contenute negli altri programmi strategici succitati.

5.1 Quadro di coerenza interna

Legenda:

- Verde: coerenza diretta nella realizzazione degli obiettivi
- Celeste: coerenza indiretta e supporto nella realizzazione degli obiettivi
- Bianco: mancanza di relazioni apprezzabili
- Arancio: potenziali conflittualità mitigabili
- Rosso: conflittualità non eliminabili

Obiettivi operativi vs. obiettivi specifici	Migliorare l'accessibilità interna																			
	1 MOBILITÀ	2 PERIFERIE	3 LAME	4 COSTA	5 CITTÀ STORICA	6 PAESAGGIO RURALE	7 RISORSE IDRICHE	8 ENERGIA	9 RIFIUTI	10 ACCESSIBILITÀ	11 COMPETITIVITÀ	12 COMMERCE	13 R&I	14 MIGRANTI	15 INCLUS. SOCIALE	16 FORM. LAVORO	17 CREATIVITÀ	18 TURISMO	19 POL. GIOVANI	20 COMUNICAZ.
4.1. La collana di perle. Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale																				
4.2. 70 km di costa risanata. Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico																				