

**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)**

---

<b>1.</b>	<b>Costruzione del quadro conoscitivo generale.....</b>	<b>2</b>
1.1.	Inquadramento generale.....	2
1.2.	azioni in corso.....	7
<b>2.</b>	<b>Definizione degli obiettivi.....</b>	<b>8</b>
2.1.	Definizione degli obiettivi specifici ed operativi.....	8
<b>3.</b>	<b>Azioni di breve e di lungo periodo.....</b>	<b>9</b>
3.1.	Descrizione delle azioni .....	9
3.2.	Fonti finanziarie .....	14
3.3.	Cronoprogramma degli interventi.....	15
<b>5.</b>	<b>Ruolo e coerenza del programma con il Piano Strategico.....</b>	<b>16</b>

---

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. Inquadramento generale*

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 acontestuali<sup>1</sup>, 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

---

<sup>1</sup> 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.

quadro condiviso di cooperazione internazionale. D'altra parte, è però sempre più evidente che 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 Barcellona<sup>2</sup> 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)<sup>3</sup>. Il *Libro verde*<sup>4</sup> 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'Europa<sup>5</sup> 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-adesione<sup>6</sup>. La programmazione 2007-2013 mira a intensificare gli sforzi per

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> In attuazione della Raccomandazione n. 2002/413/CE.

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

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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,

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 crocevia<sup>7</sup>. 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 comuni<sup>8</sup>.

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

---

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.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

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 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.

#### 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 periodo<sup>9</sup>. 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 nazionale<sup>10</sup>, 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.

#### 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.

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

<sup>10</sup> 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.

## 1.2. *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 Riqualificazione delle Periferie, poi strutturata 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 é 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. Definizione degli obiettivi

### 2.1. Definizione degli obiettivi specifici ed operativi

#### 2.1.1 Visione

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.

#### 2.1.2 Azioni

Le azioni pianificate per raggiungere gli obiettivi indicati nella visione si distingueranno in azioni a breve periodo (2015) e azioni a lungo periodo (oltre 2015).

La rigenerazione della costa di MTB può essere articolata secondo le seguenti linee di azione:

- 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;
- 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.
- riqualificazione delle aree urbane 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.

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, dell'area a sud dell'abitato, caratterizzata dalla sbocco a mare di una lama e dalla presenza dell'archeologia industriale ex ferriere "Scianatico" (*Centro di produzione artistica nelle ex ferriere e sistemazione paesaggistica dell'area*);
- a Bari nord-ovest, del comparto urbano che comprende Fiera del Levante e Stadio della Vittoria (*centro congressi internazionale e convention bureau*);
- 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*);
- 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.

Tutte le azioni 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.

Le azioni necessarie al perseguimento degli obiettivi indicati si articolano secondo le seguenti linee di azione:

#### 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

### 3. **Azioni di breve e di lungo periodo**

#### 3.1. *Descrizione delle azioni*

Una descrizione più puntuale delle azioni è contenuta nell'Allegato *Progetti strategici*, posto in calce al presente documento.

Quadro logico:

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

#### 4.1. La collana di perle.

### Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale

#### 4.1.1 Le perle. Promuovere la grande architettura di un nuovo fronte a mare

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale	
<i>Le perle del Mediterraneo.</i> Concorsi internazionali di progettazione architettonica	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	1.000.000								1.000.000
Fronte a mare di Molfetta	Molfetta									N. D.
Piano direttore per il fronte a mare sud	Giovinazzo	500.000	500.000							1.000.000
Palazzo degli eventi nella Fiera del Levante*	Fiera del Levante	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	20.000.000
Centro per le arti contemporanee* e parco urbano	Bari	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	21.000.000
Mercato ittico* e servizi al commercio	Mola di Bari	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	14.000.000
Nuova sede del Museo Pino Pascali e museo d'arte all'aperto	Polignano a Mare	3.500.000	3.250.000	3.250.000	2.500.000	2.500.000				15.000.000
<i>Architettura, cantiere aperto:</i> Urban center per la promozione dell'architettura contemporanea	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	2.100.000
<b>Totale Azione 4.1.1</b>		<b>16.300.000</b>	<b>16.050.000</b>	<b>16.050.000</b>	<b>15.300.000</b>	<b>15.300.000</b>	<b>11.800.000</b>	<b>11.800.000</b>	<b>11.800.000</b>	<b>103.600.000</b>

\* Queste azioni sono presenti rispettivamente nei Programmi "Mobilità", "Turismo", "Cultura" e "Commercio". I relativi budget sono parte dei programmi succitati.

#### 4.1.2 Il filo della collana. Realizzare una mobilità costiera interurbana sostenibile\*

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale	
Tram del mare: rete di trasporto pubblico via mare	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano a Mare	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire
Tram-treno: una via metropolitana costiera	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano a Mare	53.940.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	233.940.000
MTB <i>Biciclando</i> reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane lungo costa	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano a Mare	1.620.000	1.400.000							3.020.000
<b>Totale Azione 4.1.2</b>		<b>55.560.000</b>	<b>31.400.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>236.960.000</b>

\* : Questa linea di intervento è sviluppata specificamente nel Programma "Mobilità". Il budget qui riportato è parte del detto Programma "Mobilità".

#### 4.1.3 Una Metropoli di mare. Realizzare un sistema integrato di approdi turistici\*

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)							Totale
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Porto turistico – Bari porto vecchio	Investimenti privati	5.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	5.000.000			22.000.000
Porto turistico – Bari S.Spirito	Investimenti privati	3.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	16.000.000
Porto turistico Bari – Torre a Mare	Investimenti privati	4.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	20.000.000
Porto turistico Mola di Bari	Mola di Bari	5.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000			21.000.000
Porto turistico di Molfetta	Molfetta	4.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000			16.000.000
<b>Totale Azione 4.1.3</b>		<b>21.000.000</b>	<b>15.000.000</b>	<b>15.000.000</b>	<b>16.000.000</b>	<b>17.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>6.000.000</b>	<b>95.000.000</b>

\* : Questa linea di intervento è sviluppata specificamente nel Programma "Turismo".  
Il budget qui riportato è parte del detto Programma "Turismo".

#### 4.2. 70 km di costa risanata.

#### 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

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)							Totale
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Messa in sicurezza permanente area attrezzata Torre Quetta	Bari	3.500.000	2.000.000	2.000.000					7.500.000
Difesa del centro antico e litorale di levante dall'erosione del moto ondoso	Molfetta	3.596.120	2.500.000	2.500.000	2.500.000				11.096.120
Rinaturalizzazione, ripascimento e recupero del litorale costiero	Molfetta	2.572.626	2.000.000	1.000.000					5.572.626
Consolidamento statico degli speroni rocciosi in fregio al mare	Polignano a Mare	4.000.000							4.000.000
Realizzazione di frangiflutti finalizzati alla difesa della costa	Polignano a Mare			2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	10.000.000
<b>Totale Azione 4.2.1</b>		<b>13.668.746</b>	<b>6.500.000</b>	<b>7.500.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>38.168.746</b>

##### 4.2.2 Realizzazione e adeguamento dei recapiti finali di convogliamento delle acque\*

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)							Totale
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) -lotto 1	Bari, AQP, AATO	8.732.357	6.000.000	6.000.000	6.000.000				26.732.357
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) - lotto 2	Bari, AQP, AATO	2.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000				7.000.000
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Est)	Bari, AQP, AATO	5.827.171	4.000.000	4.000.000	4.000.000				17.827.171
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)	Bitonto, AQP, AATO Puglia	2.418.835	1.000.000	1.000.000	1.000.000				5.418.835

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)							Totale
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Conversano, AQP, AATO	1.828.500	1.000.000						2.828.500
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Corato, AQP, AATO	1.126.804	700.000	700.000					2.526.804
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Giovinazzo, AQP, AATO	561.672	400.000						961.672
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Mola di Bari, AQP, AATO	339.064	200.000						539.064
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Ruvo di Puglia - Terlizzi, AQP, AATO	850.000	700.000	700.000					2.250.000
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Turi, AQP, AATO	274.300	200.000						474.300
<b>Totale Azione 4.2.2</b>		<b>24.458.703</b>	<b>13.700.000</b>	<b>13.900.000</b>	<b>12.500.000</b>				<b>64.558.703</b>

\* : Questa linea di intervento è sviluppata specificamente nel Programma "Acqua".  
Il budget qui riportato è parte del detto Programma "Acqua".

#### 4.2.3. Riqualificazione delle aree urbane marginali lungo la fascia costiera

Titolo intervento	Soggetti beneficiari	Budget (€)							Totale
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Intervento immateriale per la conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto costiero	Bari	1.900.000	1.000.000						2.900.000
urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive nel tratto costiero a sud	Bari	2.600.000	10.000.000	4.000.000	4.000.000	2.000.000			22.600.000
Concorso di progettazione per il recupero del fronte-mare di S.Girolamo	Bari	350.000							350.000
Programma di intervento per il recupero della fascia costiera e dell'intero quartiere San Girolamo	Bari	1.000.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	1.500.000	18.000.000
Sistemazione del fronte mare lato nord (primo lotto)	Mola di Bari	2.500.000	2.500.000	360.000					5.360.000
Sistemazione del fronte mare lato nord (secondo lotto)- spiagge urbane	Mola di Bari	732.000	1.000.000	1.000.000					2.732.000
Recupero urbano delle aree Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	Polignano a Mare	650.000							650.000
Riqualificazione ambientale del borgo marinaro di cala paura	Polignano a Mare	2.130.000	1.000.000	1.000.000					4.130.000
<b>Totale Azione 4.2.3</b>		<b>9.152.000</b>	<b>17.000.000</b>	<b>7.860.000</b>	<b>6.500.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>2.500.000</b>	<b>1.500.000</b>	<b>56.742.000</b>

### 3.2 Fonti finanziarie

INTERVENTO	SOGGETTI BENEFICIARI	FESR	FSE	PON attrattori culturali, naturali, turismo	FAS	FEASR
<i>Le perle del Mediterraneo.</i> Concorsi internazionali di progettazione architettonica	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				
<i>Architettura, cantiere aperto.</i> Urban center	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano	Asse IV Mis. 4.3				
Tram del mare: rete di trasporto pubblico via mare	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano					
Tram-treno: una via metropolitana costiera	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola, Polignano					
<i>MTB Biciclando</i> reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane lungo costa	Molfetta, Giovinazzo, Bari, Polignano					
Porto turistico – Bari porto vecchio	Investimenti privati	Asse IV Mis 4.1				
Porto turistico – Bari S.Spirito	Investimenti privati	Asse IV Mis 4.1				
Porto turistico Bari – Torre a Mare	Investimenti privati	Asse IV Mis 4.1				
Porto turistico Mola di Bari	Mola di Bari	Asse IV Mis 4.1				
Porto turistico di Molfetta	Molfetta	Asse IV Mis 4.1				
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				
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) -lotto 1	Bari, AQP, AATO	Asse II				
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) - lotto 2	Bari, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Est)	Bari, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)	Bitonto, AQP, AATO Puglia	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Conversano, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Corato, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Giovinazzo, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Mola di Bari, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Ruvo di Puglia - Terlizzi, AQP, AATO	Asse II				
Progetto di adeguamento dell'impianto di depurazione	Turi, AQP, AATO	Asse II				
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	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				
Riqualificazione ambientale del borgo marinaro di cala paura	Polignano a Mare	Asse IV ASSE VII Mis 7.1 4.1				

### 3.3 Cronoprogramma degli interventi

Obiettivi operativi	Azioni	Budget €							
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
4.1. La collana di perle. Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale	Le sei perle del Mediterraneo. Concorsi internazionali di architettura	1.000.000							1.000.000
	Fronte a mare di Molfetta								N.D.
	Piano del fronte a mare sud Giovinazzo	500.000							1.000.000
	Palazzo degli eventi - Fiera del Levante	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	20.000.000
	Centro per l'arte contemporanea - Bari	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	21.000.000
	Mercato ittico - Mola di Bari	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	14.000.000
	Nuova sede "Pino Pascali" - Polignano	3.500.000	3.250.000	3.250.000	2.500.000	2.500.000			15.000.000
	Urban center per l'architettura	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	2.100.000
	<b>Totale azione 4.1.1</b>	<b>12.300.000</b>	<b>12.050.000</b>	<b>11.550.000</b>	<b>10.800.000</b>	<b>15.300.000</b>	<b>8.300.000</b>	<b>11.800.000</b>	<b>79.300.000</b>
	Tram del mare: trasporto via mare	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire	Da definire
	Tram-treno: via metropolitana costiera	53.940.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	233.940.000
	MTB Biciclando	1.620.000	1.400.000						3.020.000
	<b>Totale azione 4.1.2</b>	<b>55.560.000</b>	<b>31.400.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>30.000.000</b>	<b>236.960.000</b>
	Porto turistico - Bari	5.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	5.000.000			22.000.000
	Porto turistico - S.Spirito	3.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	16.000.000
	Porto turistico - Torre a Mare	4.000.000	2.000.000	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	20.000.000
	Porto turistico Mola di Bari	5.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000			21.000.000
	Porto turistico Molfetta	4.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000			16.000.000
	<b>Totale azione 4.1.3</b>	<b>21.000.000</b>	<b>15.000.000</b>	<b>15.000.000</b>	<b>16.000.000</b>	<b>17.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>6.000.000</b>	<b>95.000.000</b>
	Messa in sicurezza Torre Quetta	3.500.000	2.000.000	2.000.000					7.500.000
	Difesa del centro antico e litorale di levante dall'erosione - Molfetta	3.596.120	2.500.000	2.500.000	2.500.000				11.096.120
	Rinaturalizzazione, ripascimento e recupero del litorale costi erodi Molfetta	2.572.626	2.000.000	1.000.000					5.572.626
	Consolidamento degli speroni rocciosi - Polignano	4.000.000							4.000.000
	Frangiflutti - Polignano			2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	10.000.000
	<b>Totale azione 4.2.1</b>	<b>13.668.746</b>	<b>6.500.000</b>	<b>7.500.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>38.168.746</b>
	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)	8.732.357	6.000.000	6.000.000	6.000.000				26.732.357
	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) - lotto 2	2.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000				7.000.000
	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Est)	5.827.171	4.000.000	4.000.000	4.000.000				17.827.171
	adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)	2.418.835	1.000.000	1.000.000	1.000.000				5.418.835
	adeguamento dell'impianto di depurazione	1.828.500	1.000.000						2.828.500
	adeguamento dell'impianto di depurazione	1.126.804	700.000	700.000					2.526.804
	adeguamento dell'impianto di depurazione	561.672	400.000						961.672
	adeguamento dell'impianto di depurazione	339.064	200.000						539.064
	adeguamento dell'impianto di depurazione	850.000	700.000	700.000					2.250.000
	adeguamento dell'impianto di depurazione	274.300	200.000						474.300
	<b>Totale azione 4.2.2</b>	<b>24.458.703</b>	<b>13.700.000</b>	<b>13.900.000</b>	<b>12.500.000</b>				<b>64.558.703</b>
	conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto sud di Bari	1.900.000	1.000.000						2.900.000
	urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive	2.620.000	10.000.000	4.000.000	4.000.000	2.000.000			22.620.000
	Concorso per il recupero di S. Girolamo	350.000							350.000
	recupero di San Girolamo	1.000.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000	1.500.000	18.000.000
	Sistemazione del fronte mare lato nord (primo lotto)	2.500.000	2.500.000	360.000					5.360.000
	Sistemazione del fronte mare lato nord (secondo lotto)	732.000	1.000.000	1.000.000					2.732.000
	Recupero del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	650.000							650.000
	Riqualificazione di cala paura								4.130.000
	<b>Totale azione 4.2.3</b>	<b>9.152.000</b>	<b>17.000.000</b>	<b>7.860.000</b>	<b>6.500.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>2.500.000</b>	<b>1.500.000</b>	<b>56.742.000</b>
	<b>BUDGET DEL PROGRAMMA "COSTA"</b>								<b>172.604.158</b> (571.122.861)

## 5. Ruolo e coerenza del programma con il Piano Strategico

OBIETTIVI GENERALI	1. MOBILITA' (PUM)	2. PERIFERIE	3. LAME	4. COSTA	5. CENTRI STORICI	6. PAESAGGIO RURALE E MERCATO AGRICOLA	7. ACQUA	8. ENERGIA	9. RIFIUTI	10. ACCESSIBILITA' (P.U.M.)	11. POLITICHE E INDUSTRIE	12. COMMERCIO E DISTRIBUZIONE	13. RICERCA INNOVAZIONE	14. MIGRANTI	15. INCLUSIONE	16. FROMAZIONE E LAVORO	17. CREATIVITA' SPAZI CULTURALI	18. TURISMO	19. IDENTITA'	20. POLITICHE GIOVANI	21. ORGANISMO INTERMEDIO	22. MODELLO DI GESTIONE	23. INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE
<b>4.1. La collana di perle. Rigenerare la qualità del fronte costiero come attrattore internazionale</b>																							
<i>Le sei perle del Mediterraneo.</i> Concorsi internazionali di architettura		X		X															X				X
Fronte a mare a Molfetta																							
Piano direttore del fronte amare sud di Giovinazzo				X												X	X	X	X	X			X
Palazzo degli eventi nella Fiera del Levante				X						X						X		X					X
Centro per le arti contemporanee e parco urbano		X		X						X						X	X	X	X	X		X	X
Mercato ittico e servizi al commercio				X								X						X	X			X	
Nuova sede del Museo Pino Pascali				X												X	X	X	X	X			X
<i>Architettura, cantiere aperto:</i> Urban center per la promozione dell'architettura				X																			
Tram del mare: rete di trasporto pubblico via mare	X			X	X					X								X					
Tram-treno: una via metropolitana costiera	X			X						X								X					
MTB <i>Biciclando</i> reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane lungo costa	X			X						X								X					
Porto turistico – Bari porto vecchio	X			X						X								X					
Porto turistico – Bari S.Spirito	X			X						X								X					
Porto turistico Bari – Torre a Mare	X			X						X								X					
Porto turistico Mola di Bari	X			X						X								X					
Porto turistico di Molfetta	X			X						X								X					
<b>4.2. 70 km di costa risanata. Salvaguardare il paesaggio costiero dal degrado naturale e antropico</b>																							
Messa in sicurezza Torre Quetta				X																			
Difesa del centro antico dal moto ondoso - Molfetta				X	X																		
Consolidamento degli speroni rocciosi - Polignano				X	X																		
Frangiflutti - Polignano				X	X																		
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest) - lotto 2				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Est)				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione (Bari Ovest)				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione				X			X																
adeguamento dell'impianto di depurazione				X			X																
conclusione dei procedimenti amministrativi nel tratto sud di Bari	X			X			X																
urbanizzazioni primarie e demolizioni di opere abusive	X			X			X																
Concorso per il recupero di S. Girolamo-Fesca	X			X			X																
recupero di San Girolamo-Fesca	X			X			X																
Sistemazione del fronte mare lato nord (primo lotto)	X			X			X																
Sistemazione del fronte mare lato nord (secondo lotto)	X			X			X																
Riqualificazione del litorale costiero di Molfetta	X			X			X																
Recupero del Lungomare Parco del Lauro e Grotta Ardito	X			X			X																
Riqualificazione di cala paura	X			X			X																

