

Incontro Pubblico

Comitato “Fronte del Porto”

COMITATO ASSE NORD/SUD, COMITATO MARISABELLA, COMITATO SAN CATALDO, CRISTIANO SOCIALI, L'ARCA CENTRO DI INIZIATIVA DEMOCRATICA, GRUPPO DI DEMOCRAZIA PARTECIPATA PICONE-POGGIOFRANCO, SINISTRA ECOLOGISTA, ASSOCIAZIONE SVILUPPO SOSTENIBILE, ASSOCIAZIONE ESPOSTI AMIANTO.

BARI E IL SUO PORTO: PROPOSTE PER IL FUTURO



**Mercoledì 12 luglio 2006, h 17.00
POLITECNICO-CAMPUS
Aula Magna Attilio Alto
Via Orabona 4, BARI**

Modera: Nicola Signorile

Intervengono: Matteo Divenosa, Matteo Magnisi, Giovanni Circella, Angela Colonna, Nicola De Fano, Domenico delle Foglie, Loredana Di Benedetto, Silvana Grilli, Francesco Loiacono, Antonio Paglionico, Alessandro Reina, Marino Spilotros

Partecipano: Comune di Bari, Provincia di Bari, Regione Puglia, Autorità Portuale

SOMMARIO DEI CONTRIBUTI

SCHEMA TECNICA ANSA "MARISABELLA" - BARI.....	3
DOCUMENTO TAVOLO TEMATICO "RIQUALIFICAZIONE DELLA COSTA E IMPATTO URBANO DELLE AREE PORTUALI"	5
PARERE DELLA "CONSULTA COMUNALE DELL'AMBIENTE".....	13
GEOLOGIA AMBIENTALE	20
IL PORTO DI BARI E LA COLMATA DI MARISABELLA.....	23
BARI E IL SUO PORTO: PROPOSTE PER IL FUTURO.....	26
TRASPORTI E MOBILITÀ IN UN PORTO URBANO: LA CITTÀ DI BARI	30
CONSIDERAZIONI RIGUARDO LO SVILUPPO DELL'AREA PORTUALE DI BARI	37
CONSIDERAZIONI SULLA RELAZIONE DI MASTER PLAN PORTO DI BARI.....	41
IL PORTO POLIFUNZIONALE: FORTE ETEROGENEITÀ DEL TRAFFICO DA E PER IL PORTO.	44
RELAZIONE USI CIVICI	46
DOSSIER PER IL COMITATO FRONTE DEL PORTO DI BARI	49
LA PIANIFICAZIONE E LA GESTIONE DELLE AREE PORTUALI DELL'ADRIATICO: VERSO UNO SVILUPPO SOSTENIBILE E PARTECIPATO	53

SCHEDA TECNICA ANSA “MARISABELLA” - BARI

L'ansa denominata “Marisabella” corrisponde allo specchio d'acqua antistante la Fiera del Levante, dal CUS al Molo Pizzoli e si estende per 50 ettari di cui 20 già coperti da parziale colmata. E' situata su un tratto storico del Lungomare Vittorio Veneto ed è così intitolata in onore della regina Isabella D'Aragona. Ha costituito per secoli uno dei tratti più suggestivi del lungomare Nord di Bari, quello da cui si comincia a delineare il profilo del borgo antico, cuore della nostra città.

La variante al Piano regolatore ha individuato nell'asse di Marisabella il tratto terminale del cosiddetto asse Nord-Sud procedendo già ad una parziale colmata, che da subito ha evidenziato seri problemi agli edifici a causa del sollevamento del livello di falda dell'opera (2 km di Lunghezza, 200 m di Larghezza, 5 m di spessore).

La colmata costituisce uno sbarramento artificiale alle acque superficiali provenienti dall'entroterra, originariamente e naturalmente smaltite dall'ansa Picone (km 40) e dall'ansa la Mareliese (km36), ora smaltite da un canale deviatore all'interno di un'altra ansa (Lamasinata) che sfocia a mare a nord della città.

Nella realizzazione della colmata non sono state valutate né la quantità di acque meteoriche ricadenti nell'areale compreso tra il canale deviatore e la zona di colmata di Marisabella, né la quantità di acque della falda carsica, che arrivano a mare attraverso risorgive presenti nell'areale incluso tra il canale deviatore e la zona di colmata Marisabella, né la quantità di acque della falda carsica che arrivano a mare attraverso risorgive presenti nell'area portuale. L'impedito deflusso di tali acque e l'innalzamento del livello di falda potrebbero provocare problemi alle caratteristiche statiche delle fondazioni presenti nell'area urbana posta a monte della colmata in concomitanza di eventi plurimetrici anche normali. Gli scantinati dei locali del quartiere murattiano presentano già gli effetti della colmata di Marisabella con la presenza di una notevole umidità che prima non era presente.

Dal momento che gli insediamenti urbani sottesi, sono vecchi e degradati, i pericoli più gravi si innescheranno su vecchie costruzioni prive di fondazioni in cemento armato diffusamente presenti nelle zone urbane.

Altri effetti devastanti saranno quelli legati all'innalzamento della temperatura dei quartieri circostanti la colmata prima e, di tutta la città poi, dato che questa diverrà una Superficie Radiante (si pensi all'insostituibile azione del mare e a ciò che accadrà quando sarà coperto e soffocato dal cemento); lo stravolgimento del paesaggio con l'installazione

di containers e silos, senza tenere in giusta considerazione la *legge regionale 20 del 2001*, che sottolinea l'importanza della "Dimensione simbolica del paesaggio", la distruzione della biodiversità ittica del porto, con la relativa scomparsa delle attività sportive che, da sempre, hanno contraddistinto la zona.

Si ricorda , infine, che mai nessuno ha risposto alla domanda di valutazione d'impatto ambientale e che al porto di Bari, è stato riconosciuto dal piano regionale trasporti solo la funzione passeggeri e negata quella di porto containers.

DOCUMENTO TAVOLO TEMATICO “RIQUALIFICAZIONE DELLA COSTA E IMPATTO URBANO DELLE AREE PORTUALI”

1. Premessa

La vocazione marinara dei baresi ha segnato gran parte della storia della città: essi sono stati in grado di coniugare molto bene l'utile, il commercio, con il dilettevole, intendendo per questo il conseguimento del benessere derivato dal mare.

A fasi alterne si è paradigmato un rapporto di vita fatto di amore e di conoscenza: le tradizioni popolari, le superstizioni, l'intima religiosità che alberga nell'animo dei naviganti quando affrontano il mare è segno di una memoria collettiva che deve essere conservata, non snaturandola, ma tramandandola come patrimonio alle generazioni future. Conoscere il mare significa apprezzarlo come mezzo di comunicazione, come unione fra terre relativamente lontane ma certamente feconde per le esperienze, lo scambio e le relazioni transnazionali.

Bari gode di un litorale naturale di circa 30 km, da S.Spirito a Torre a Mare, intervallato da insediamenti urbani, balneari, sbocchi di lame e porti per la piccola marineria che fanno da cornice al grande porto turistico-commerciale. Le testimonianze storico-fotografiche dimostrano che i baresi hanno vissuto il mare secondo i tempi, con profonda intensità. Le passeggiate sul lungomare, i bagni a Fesca, a S. Girolamo, a S. Francesco, al lido Marzalli, hanno rappresentato un bisogno naturale e nello stesso tempo il rispetto per la natura.

Quando il lungomare, realizzato nel primo novecento, si chiudeva a Via del collettore, oggi via Matteotti, nel tratto tra il Barion e il Palazzo dell'Agricoltura si poteva vedere una vitalità variegata di cittadini che aveva come spiaggia i ciottoli antistanti la caserma dell'aeronautica, dove era anche allocato un pontile di legno, pescatori che con la canna realizzata direttamente dalla pianta, cercavano di portare a casa il “ciambotto” per il pranzo o la cena, bambini che con le biciclette si allenavano sui marciapiedi, le signore che sferruzzavano, gli anziani che giocavano a carte su improvvisati tavolini.. e la storia continua. Certo non è possibile una riproposizione naturalistica e antistorica è però possibile consentire, nella modernità, riappropriarsi di modi di vita sani in grado di ridare senso all'esistenza sempre più complessa che la contemporaneità impone. Avere “il mare dentro” è indice di amore, di intelligenza e di operosità che si traduce nella tutela, nella fruizione e nella capacità di integrazione con il territorio.

Il discorso si fa inevitabilmente urbanistico e l'urbanizzazione comporta il mantenimento di una configurazione naturale che sia adattata alle esigenze secondo i canoni di una sensibilità civica. Ai cittadini baresi e a quelli dell'immediato entroterra deve essere consentito di spaziare con lo sguardo sul mare, bisogna digradare verso il litorale costruendo secondo uno stile che lasci il cono visivo libero per gustare l'azzurro del mare. Bisogna creare spazi a ridosso della costa per poterne fruire in ogni modo, dalle semplici passeggiate, allo jogging, alla contemplazione, alla pesca sportiva e gli sport nautici.

Bonificare e disinquinare significa ripristinare l'habitat con infrastrutture utilizzabili da tutti, come ad esempio verso Torre a Mare dove la morfologia costiera disegna piccole cale e linee di sabbia adatte alla balneazione oppure al tempo libero. Eppure questa possibilità viene preclusa, non solo per la vicenda amianto ma soprattutto per la mancanza di una visione d'insieme che blocca la vivibilità di questa zona, chiusa tra la ferrovia, ruderi e case di tolleranza. Perché non prevedere un teatro all'aperto, un'essenziale rete di ristorazione, qualche impianto sportivo, campi da tennis, piscine, piste di pattinaggio, campi di calcetto, forse anche qualche maneggio. Insomma un lungomare fruibile non solo d'estate ma tutto l'anno, predisponendo anche qualche struttura di accoglienza alberghiera immersa nella macchia mediterranea senza per questo essere un grattacielo, oltre, s'intende, ad uno sviluppo della città sul mare con molto verde ed un uso oculato del cemento. E' naturale che tale ripristino postula il ripensamento, oltre alla viabilità, alla risoluzione dei

problemi legati a Torre Quetta, al canalone di Japigia e alla rete fognaria, anche di un'idea nuova di città capace di estendersi con una responsabilità sociale, culturale e politica.

2. Verso una strategia di gestione integrata delle zone costiere

La **Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)** è un processo dinamico, continuo e iterativo volto a promuovere l'uso e la fruizione sostenibile delle zone costiere, ribaltando il paradigma imposto da una visione utilitaristica che le inquadra come zone da sfruttare economicamente.

Tale approccio cerca, nel lungo periodo ed entro i limiti imposti dalle dinamiche naturali e dalla capacità ricettiva delle zone in questione, di trovare un equilibrio tra i benefici connessi alle principali attività legate all'uomo:

- sviluppo economico e usi antropici delle zone costiere;
- tutela, preservazione e ripristino dell'ambiente costiero;
- prevenzione dei danni causati a cose e persone dagli eventi naturali;
- accesso del pubblico alle coste e fruizione delle stesse.

La GIZC si avvale della collaborazione e della partecipazione informata di tutte le parti interessate, sociali e istituzionali, al fine di valutare i reali obiettivi ed esigenze della società nelle zone costiere, nonché le azioni necessarie a perseguire tali obiettivi.

Le zone costiere e le loro risorse naturali (marine e terrestri) e antropiche (sociali, storiche e architettoniche), svolgono un ruolo strategico nel soddisfare le esigenze e le aspirazioni dei cittadini di oggi e di domani. Lagune costiere, insenature, saline ed estuari sono da sempre importanti per la produzione alimentare (pesca e acquacoltura) nonché per la tutela dell'ambiente e della biodiversità. Numerose sono pure le risorse che le zone costiere possono costituire in ambito urbano, connesse alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e alla qualità della vita. Tali zone, tuttavia, sono sempre più contese da diversi utilizzatori e risentono di problemi politico-istituzionali che ne determinano un degrado progressivo e, talvolta, irreversibile.

A livello pugliese, la nuova Giunta Regionale sin dal suo insediamento ha posto tra le priorità quello di riqualificare i quasi 900 km di litorali, che fanno della nostra regione quella a maggiore vocazione costiera dell'Italia peninsulare. E' forte il confronto avviato dall'Assessorato regionale al demanio e da quello all'ecologia sulla realizzazione del Piano regionale delle coste, e che vede coinvolti i 67 comuni costieri pugliesi in un lavoro che non può prescindere dai corrispettivi strumenti di pianificazione locali.

Sulla base di tali riflessioni, il Tavolo tematico sulla costa ha voluto partire proprio dal Piano delle Coste del quale il Comune di Bari ha cominciato a dotarsi pochi anni fa. A tutta prima, tale strumento appare sicuramente carente dal punto di vista dell'analisi del contesto, mancando totalmente di una parte che faccia il punto sulla situazione della costa e dell'immediato entroterra barese, dal punto di vista socioeconomico, ambientale e più in generale di pianificazione urbana.

I recentissimi avvenimenti legati agli eccezionali eventi atmosferici che hanno visto e vedono tuttora colpite diverse zone della nostra regione, portano nuovamente con urgenza tutte le parti, sociali e istituzionali, ad interrogarsi su quali conseguenze possono avere gli interventi che si stanno realizzando sul delicatissimo ambiente di transizione costiero, e se non sia il caso di rivedere gli obiettivi legati all'evoluzione nel medio e lungo periodo della costa barese.

Una corretta gestione della fascia costiera richiede quindi la considerazione dei problemi connessi con il rapporto complesso e spesso difficile tra uomo e ambiente marino. Gli strumenti e le fasi per rendere più agevole il processo di gestione comprendono:

- La conoscenza dell'ambiente, dei processi marini e dei fattori di controllo (clima, meteorologia, geologia, morfologia).
- L'educazione ad un corretto e consapevole comportamento civico, che significa cultura e rispetto dell'ambiente.

- Una efficace legislazione. Lo strumento legislativo è fondamentale e comprende sia le norme che regolamentano il corretto utilizzo della risorsa “costa”, sia le direttive di coordinamento interregionale, regionale e intercomunale nella gestione. Si deve considerare che non esistono nel territorio costiero nazionale limiti amministrativi tra comuni, province e regioni, per cui i problemi di gestione devono essere risolti con un approccio di attiva e responsabile collaborazione.
- Il superamento della conflittualità tra i vari operatori: politici, economisti, tecnici e addetti ai lavori (geologi, biologi, ecologi, architetti, urbanisti, ingegneri), inoltre ambientalisti e proprietari che a diverso titolo pongono condizioni prioritarie nelle decisioni gestionali. E’ fortemente auspicabile e necessario un approccio interdisciplinare unito ad un elevato livello scientifico/tecnico dei partecipanti alla preparazione di un modello di gestione.
- Il trasferimento di conoscenze e dei risultati di esperienze attraverso i contatti tra mondo scientifico, operatori della gestione e amministratori locali.
- L’acquisizione di esempi pratici di gestione (*best practices*) attraverso collaborazioni con esperti di altre regioni o Paesi ai fini di un miglioramento delle conoscenze sulle aree costiere.

3. Lo stato attuale del litorale barese

Il paesaggio costiero, come elemento unificante, costituisce l’evidenza più sensibile delle attività di ricerca e dei risultati della gestione. Interventi effettuati senza una corretta base conoscitiva o con una approssimativa visione dei problemi possono portare ad enormi sprechi di denaro pubblico (esempio il progetto di Torre Quetta).

In particolare sono da porre sotto osservazione sia i tratti costieri non completamente urbanizzati, protetti da opere rigide (moli, barriere o muri radenti), sia la qualità delle acque marine che riflette il tipo di gestione degli impianti di depurazione e degli scarichi di fogna bianca.

Un uso pericoloso e illecito delle aree costiere, specie in periferia, riguarda la discarica di rifiuti e materiali di varia provenienza, che abitualmente restano abbandonati, non essendoci né controlli né una pulizia sistematica. Un esempio clamoroso che ha comportato ingenti somme per la bonifica, ancora non completata, è il tratto di litorale nei pressi di Punta Perotti, dove per anni sono stati scaricati rifiuti dell’edilizia contenenti amianto.

4. Le nuove direttrici

Come si è accennato prima, ci sembra doveroso partire proprio da ciò che manca: l’analisi del contesto ambientale, socioeconomico e culturale della città di Bari.

Il Piano delle Coste comunale, attualmente in versione di bozza, va completamente rivisto nella sua struttura e prima ancora negli obiettivi che esso si propone di raggiungere. Ci è apparso essenzialmente come uno strumento costruito assemblando singoli interventi del tutto avulsi da una logica di pianificazione ad ampio respiro, che tenga conto dei reali bisogni della popolazione e della città.

Abbiamo quindi pensato di individuare una serie di direttrici principali sulle quali costruire l’analisi di contesto, che andrebbe sempre effettuata quando ci si prepara a pianificare lo sviluppo di un ambiente delicato come quello costiero.

4.1. Analisi della geologia e della dinamica costiera

La natura geologica della fascia litorale barese da S.Spirito a Torre a Mare ha condizionato da sempre l’evoluzione naturale e l’uso della costa. Si possono grosso modo riscontrare grandi differenze tra i litorali nord e sud della città.

A nord del porto di Bari esistono tratti di costa costituiti da rocce facilmente disgregabili (calcareniti quaternarie prevalentemente bioclastiche) che hanno prodotto spiagge sabbiose meglio visibili nei bassi fondali, essendo state distrutte in gran parte per far posto alla rete stradale e alle costruzioni a ridosso del mare (esempi: costa di Palese tra il lido "La Baia" e il "Titolo", costa tra Fesca ed il molo S. Cataldo).

Una particolare attenzione deve essere rivolta alla conservazione di questi tratti sabbiosi attraverso la buona gestione delle fonti di sedimento. A tal proposito è molto importante la manutenzione dei "canaloni" (lame) che periodicamente riversano in mare grandi quantità di sedimento (esempio recente è l'eccezionale pioggia del 23 ottobre 2005 che ha determinato l'immissione attraverso il canale Lamasinata di non meno di un milione di m³ di acqua e detriti in appena cinque ore).

Il tratto a sud del porto è costituito da rocce calcaree mesozoiche molto resistenti; non esistono spiagge sabbiose ed il litorale è fortemente esposto all'azione delle onde. Ogni tentativo di attrezzare spiagge per la balneazione dovrebbe prevedere opere di protezione molto onerosi (frangiflutti o barriere sommerse).

Sulla base dei caratteri dei quali si è ora accennato e dell'uso attuale, si possono quindi distinguere i seguenti tipi di costa, per ciascuno dei quali andrebbe pensata una specifica riqualificazione e gestione:

- Aree antropizzate (lungomari cittadini).
- Aree vincolate (porto e altre zone in concessione).
- Tratti liberi di costa rocciosa (utilizzabili).
- Tratti di costa sabbiosa o di fondo mobile (uso migliorativo).

Questi tipi ed eventualmente altri che potranno essere individuati e dovranno essere cartografati con precisione in una mappa del litorale insieme ai principali sbocchi idrici (canali naturali ed artificiali).

Appare quindi essenziale procedere ad uno studio delle correnti, dei flussi di sedimenti, dell'arretramento/avanzamento della linea di costa, che prenda le mosse da un'analisi della geologia/litologia dei litorali e della loro "struttura" (grado di "cementificazione", naturalità o semi-naturalità, ecc.).

Non si può infatti pensare di realizzare interventi che vadano a modificare il profilo costiero, come rettificazioni della costa, costruzione di strade litorali, di porti, moli, difese, senza avere sufficienti notizie riguardo le correnti marine e il trasporto di sedimenti, e che potrebbero creare danni irreparabili a tutto il sistema costiero.

L'indagine sulla fascia costiera sarà completata con l'individuazione delle caratteristiche meteorologiche e meteomarine della costa adriatica meridionale, indispensabili per definire lo stato fisico e prevedere i possibili cambiamenti. L'aumento, attualmente in atto, della frequenza e della intensità dei fenomeni meteorologici estremi (piogge eccezionali e burrasche) portano conseguenze negative in sistemi ambientali, sociali ed economici così vulnerabili come quello costiero.

Dati sul clima del moto ondoso, sulle altezze e periodi d'onda significativi e sulle direzioni di provenienza e velocità del vento dovranno essere raccolti sistematicamente per avere un elemento fondamentale di conoscenza sull'azione del moto ondoso e relative correnti, e sul trasporto dei sedimenti.

Per quanto riguarda le condizioni del fondo marino e delle comunità bentoniche che lo popolano, un campionamento e un monitoraggio sui gruppi principali dovrà essere programmato per individuare il tasso attuale di degradazione provocato dalle attività antropiche sulla biodiversità marina.

4.2. Studio idrogeologico

Il rapporto che sussiste tra le acque marine che infiltrano naturalmente il sottosuolo costiero e quelle sempre sotterranee della falda, è estremamente delicato, e va analizzato con grande precisione, poiché un'alterazione dei flussi idrici sotterranei e quindi del rapporto tra acqua dolce (falda) e salata (mare) può comportare delle conseguenze estremamente disastrose.

Ciò va connesso soprattutto con le grandi opere infrastrutturali che si stanno realizzando a Bari e che interessano in maniera diretta e indiretta la costa, come la colmata dell'ansa di Marisabella, la realizzazione della parte interrata dell'asse nord-sud, i previsti parcheggi sotterranei di corso Cavour, solo per citarne alcune.

L'altro aspetto dell'idrogeologia riguarda il dissesto, l'instabilità, il pericolo al quale il territorio costiero è sottoposto, e di conseguenza la popolazione, in seguito al verificarsi di fenomeni meteorologici eccezionali, che vedono gli ultimi mesi bersagliare proprio la nostra regione.

La città di Bari è circondata da un sistema di canali naturali, le "lame", che di naturale ormai hanno ben poco. Si tratta di incisioni larghe e profonde pochi metri che, rimanendo secche nella maggior parte dell'anno, i baresi da sempre non vedono certo come possibili collettori di acque. La presenza sul loro fondo di terre rosse, fertili, soprattutto nei loro tratti più prossimi alla costa e quindi alla città, vengono sistematicamente coltivati a orti e vigne, quando non letteralmente cementificati abusivamente.

Periodicamente, e quindi non certo eccezionalmente se pensiamo che i tempi di ritorno dei grandi eventi piovosi sono pluridecennali, proprio le lame si trasformano in veri e propri fiumi in piena. E allora si grida paradossalmente alla catastrofe naturale, all'alluvione, alla devastazione di terre (quelle delle lame) e di tratti di costa (quelli dei loro sbocchi) che proprio perché fanno parte delle lame, mai e poi mai dovrebbero essere colonizzati in maniera scriteriata, nemmeno da un orto. Se non ci fossero Lama Balice, Lamasinata, il torrente Valenzano, Lama S. Giorgio, a convogliare in mare i milioni di metri cubi di acque e fango che scendono giù dalle Murge fino a noi, Bari sarebbe una città ad elevatissimo rischio alluvionale. Mantenere sgombre le lame vuol dire ridurre al minimo il rischio che la nostra città si trasformi, seppure a distanza di qualche decennio (ma i tempi si stanno accorciando!), in un lago di melma.

4.3. Gli usi civici

Per evitare di "attrezzare" in maniera inutile e controproducente alcuni tratti costieri di Bari, è assolutamente essenziale individuare la loro vocazione agli usi civici, partendo da uno studio della situazione attuale, l'utilizzo che i baresi fanno del loro litorale anche in epoca storica (aree attrezzate, aree degradate/abbandonate, piste ciclabili, strutture sportive, ecc.), arrivando ad individuare (o forse solo ipotizzare, per ora) quali usi i cittadini potrebbero "fare" della costa, dal punto di vista delle loro reali esigenze, ma anche della sostenibilità e integrazione con il resto della città.

Si dovrebbe puntare l'attenzione innanzitutto su quei tratti che sono stati risparmiati dalla espansione urbanistica selvaggia e dalla speculazione edilizia (edifici troppo alti o complessi, troppo ravvicinati con assenza di verde).

Aree abbandonate ed in degrado, prossime al mare, sono presenti tra il complesso della spiaggia militare con annesso poligono di tiro, e la litoranea per Palese (località Pizzillo). L'ipotesi di una destinazione ad area turistica con strutture per la balneazione e gli sport nautici può essere presa in considerazione.

Nel tratto a sud della città, fino a S. Giorgio, potrebbe sorgere un parco urbano, ad una opportuna distanza dal mare, mentre in mare si potrebbe progettare un'area di ripopolamento della fauna e flora marina attraverso la costruzione di scogliere sommerse o frangiflutti (fascia di alcune centinaia di metri e a profondità di 4-5 m).

Riguardo il Lungomare Starita (S. Cataldo), ormai da tempo si è gradualmente consolidato un uso prevalentemente sportivo. E' una realtà per numerosi cittadini baresi che preferiscono utilizzare soprattutto questo tratto di costa per attività sportive e del tempo libero quali jogging e podismo, pesca e vela, anche per la concentrazione di circoli sportivi presenti nel quartiere fieristico come il CUS, lo Stadio delle Vittorie, le piscine Comunali e la Pineta di S. Francesco uno dei rari polmoni verdi della nostra città.

Tuttavia ciò contrasta con un certo sviluppo del Porto che vorrebbe realizzare uno scalo per le cosiddette *autostrade del mare* proprio in prossimità della radice del molo di S. Castaldo, con un evidente impatto su questo quartiere già densamente abitato. Per questo i residenti si sono battuti per contrastare l'invasione del traffico pesante proveniente dal porto, forte anche dei risultati sull'inquinamento acustico rilevati dall'ARPA Puglia.

Diversamente, il lungomare di Fesca S. Girolamo ha un glorioso passato di lidi e marine costituite sin dal ventennio, si ricordi il lido Massimo, lido Adria, il Trampolino e il lido di S. Francesco alla rena. La vocazione di questo tratto di costa è inequivocabile, anche se bisogna riconoscere che la sopravvivenza di queste spiagge lo si deve più all'iniziativa privata che alla volontà pubblica, che malgrado l'utenza cittadina abbia rinnovato ogni anno la sua presenza a pagamento, le varie amministrazioni che si sono succedute non solo hanno lasciato al lento ma inesorabile degrado di questo tratto di costa, ma hanno favorito solo le speculazioni edilizie sottraendo spazi indispensabili per i parcheggi e servizi funzionali alle attività balneari, lasciando ai posteri l'atavico problema dell'adeguamento del sistema fognario.

Per una efficace riqualificazione dell'intero litorale si propone un preliminare intervento di pulizia che liberi la costa di ruderi pericolosi; particolare importanza riveste la sistemazione e pulizia delle lame attraverso la eliminazione di ogni tipo di struttura abitativa, di attraversamenti di strade e di aree di parcheggio.

In definitiva, per poter arrivare a ipotizzare interventi di riqualificazione e di utilizzo civico del litorale barese, andrebbe innanzitutto effettuata una "mappatura" delle aree che attualmente versano in un elevato stato di degrado.

4.4. La pianificazione urbana

Una corretta pianificazione della costa non può in alcun modo prescindere dagli altri strumenti di pianificazione urbana vigenti (PRG, programma delle grandi opere/infrastrutture) in ordine ai loro potenziali "impatti" (positivi e negativi) sulla costa stessa. Comprendere in che modo i diversi Piani possono e devono integrarsi equivale a interpretare e ipotizzare il possibile sviluppo della città non solo nella zona costiera.

Altro grande punto critico risulta poi essere l'integrazione con la pianificazione sovracomunale (PUTT, Piano per l'Assetto Idrogeologico, ecc.) che definisce vincoli e limiti dei quali l'uso a livello comunale della costa deve tener conto.

Il nesso che esiste tra pianificazione urbana e devastazioni provocate dalle acque meteoriche a Bari non dovrebbe affatto stupire, perché basta guardare le previsioni del vigente PRG e poi la sua attuazione pratica per capire come non sia solo un fatto casuale o un evento naturale quello che è accaduto ad ottobre del 2005. Infatti, i dati del quinto Censimento dell'Agricoltura (ISTAT, 2000) evidenziano che solo il 44,6% della Superficie territoriale di Bari è destinata ad uso agricolo (permeabile), mentre il restante 55,4% è superficie improduttiva o urbanizzata (impermeabile). Questo è ancor più grave, perché ormai i cambiamenti climatici, gli eventi alluvionali e franosi saranno sempre più frequenti e diffusi, le portate delle piene saranno più elevate ed il loro accumulo sarà più rapido.

Il rischio idrogeologico di un territorio aumenta in funzione di una cementificazione diffusa, con l'abbandono delle zone collinari, col restringimento degli alvei dei torrenti e con la riduzione delle aree d'espansione naturale delle piene. In assenza di prevenzione dei dissesti, si paga poi un conto molto pesante per riparare, a posteriori, i danni causati dalle emergenze. Se il territorio è la più importante infrastruttura del paese, la sua manutenzione è la più importante opera pubblica: un'opera pubblica redditizia che consente di ridurre i rischi e di risparmiare le spese delle emergenze.

Ma per capire meglio cosa potrebbe accadere a Bari nei prossimi anni, si potrebbero riclassificare le zone previste dal PRG in funzione del decrescente rischio idrogeologico:

- zone residenziali costiere;

- zone edificate/edificabili (residenziali, produttive e commerciali);
- zone a verde urbano;
- territorio comunale destinato all'agricoltura (senza le varianti).

E' chiaro quindi che per non continuare più ad inseguire le emergenze, bisogna perseguire due obiettivi strategici tesi alla prevenzione: la tutela integrata e la manutenzione del territorio. Il primo riguarda la capacità di orientare, qualificare, limitare gli usi del territorio previsti dai distinti strumenti, piani e programmi, che fanno capo a diverse istituzioni e che insistono sul medesimo territorio. La manutenzione ordinaria del territorio è il più rilevante ed efficace intervento per prevenire e limitare i rischi ed i danni del dissesto idrogeologico, benché sia prevista e regolata dalla normativa vigente e ripresa nei Piani di bacino, è attuata in modo largamente insufficiente.

Occorre procedere all'identificazione delle "linee fondamentali dell'assetto del territorio", come previsto dalla normativa vigente (Dlgs 112/98), non ancora attuata. Tali linee sono necessarie per la Valutazione Ambientale Strategica dei piani e dei programmi e per collocare, in un quadro unitario e meno incoerente, la stessa difesa dal dissesto idrogeologico, ma anche per tener conto degli altri rischi e per integrare fra loro politiche ed azioni diverse che hanno conseguenze rilevanti e durature sull'assetto del territorio e dell'ambiente.

In particolare, le politiche urbanistiche e infrastrutturali e quelle ambientali e paesistiche, vanno affrontate con una visione unitaria, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, con obiettivi e priorità coerenti. Non è concepibile che nel 2005 le Norme Tecniche di Attuazione del vigente PRG di Bari prevedano all'art. 35 che per le "Zone per attività primarie di tipo B" (agricole) ossia "*gli avvallamenti naturali o le depressioni atte al deflusso delle acque meteoriche*" siano "*consentite costruzioni connesse con l'agricoltura*" con superfici fino a 50 mq e altezze fino a 4 metri.

Questo, per assurdo, vuol dire che per le norme del vigente PRG le 50 costruzioni abusive ubicate all'interno delle lame e dei canali di Bari sono sanabili. Ormai è necessario che Bari definisca le "linee fondamentali dell'assetto del territorio" che integrino i motivi di carattere urbanistico (nuovo P.P.A. ecc) con quelle della difesa del suolo (PAI), rivedendo attraverso un Piano Urbanistico Generale (PUG) quelle previsioni edilizie insostenibili.

4.5. Inquinamento

Visti i recenti gravi episodi di inquinamento dei litorali baresi, appare di fondamentale importanza dotarsi anche di un "Piano di disinquinamento della costa", volto essenzialmente ad individuare le zone interessate da fenomeni di inquinamento e degrado sia sulla terraferma (amianto, vecchie discariche, ecc.), che in mare (censimento degli scarichi, insufficienza depuratore di Japigia, ecc.).

4.6. Rapporti con l'Autorità Portuale

La chiara definizione e regolamentazione dei rapporti con l'Autorità Portuale è un presupposto fondamentale per lo sviluppo del litorale barese, poichè la pianificazione degli interventi previsti dal Piano Regolatore del Porto non può in alcun modo prescindere dagli usi dell'intera costa comunale. Ne è una riprova il recente conflitto che si è aperto a causa della realizzazione della colmata dell'ansa di Marisabella e del suo progettato raddoppio.

5. Le ipotesi di lavoro

Riallacciandoci alla strategia della gestione integrata delle zone costiere, crediamo che l'ipotesi di lavoro più praticabile e che potrà dare sicuramente dei frutti già nell'immediato, sia quella di costruire un processo di progettazione integrato della riqualificazione costiera a grande scala e non già "particolare", con la realizzazione di singoli interventi avulsi dal contesto comunale. Tale

processo deve avvenire secondo criteri e presupposti condivisi sia dalle istituzioni coinvolte (Comune, Autorità Portuale, ecc.) che dalle parti sociali, e che vertono sui seguenti punti cardine:

- **compartecipazione del processo di pianificazione e progettazione**, e la stessa Consulta Comunale per l’Ambiente può essere il luogo all’interno del quale ciò può avvenire;
- realizzare preliminarmente **un’analisi multidisciplinare e multisetoriale del contesto comunale**, e in questa direzione il Tavolo tematico sulla costa ha intenzione di dare un concreto contributo approfondendo le direttrici che esso stesso ha individuato nel punto 2 di questo documento.

PARERE DELLA “CONSULTA COMUNALE DELL’AMBIENTE”

IL PORTO DI BARI e la Procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale nelle sue valenze complessivamente considerate.-

Il nuovo PRP del Porto di Bari è del 1973, ed è stato definitivamente aggiornato nel 1980. Le ultime modifiche, in ordine di tempo, le hanno previste sia il Piano Operativo Triennale 2001-2003 2004-2006 sia il “Master Plan per il nuovo PRP di Bari”, predisposto dal Politecnico e Università di Bari per l’Autorità Portuale di Bari nel 2003. Tali ulteriori modifiche all’originale PRP del Porto di Bari (colmate, moli, piazzali, svincoli e scavi), fanno ricadere tali opere tra quelle per le quali è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale, (art. 6 L.349/1986 e DPCM n.377/1988 all’art.1, lettera h) porti commerciali marittimi, nonché vie navigabili e porti per navigazione interna accessibili a battelli con stazza superiore a 1.350 t.”). Inoltre, per questo tipo di progetti il DPCM 27 dicembre 1998 all’allegato III punto 5 “Porti e vie navigabili”, detta le norme tecniche integrative per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formazione del giudizio di compatibilità ambientale di cui alla L.349/1986.

Ulteriori specificazioni sono fornite dalla Circolare Ministero dell’Ambiente 30 marzo 1990 – Assoggettabilità alla procedura di VIA dei progetti riguardanti i porti di seconda categoria II, III (porti regionali ed interregionali) e IV, ed, in particolare, i “porti turistici”. Art. 6, comma 2, L.n.349/1986 e DPCM 10 agosto 1988, n.377. Inoltre, anche il comma 4, art.5 L.84/1994 – prevede che per i porti di II categoria, classi I, II e III, esaurita la procedura di adozione con parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si sottoponga il P.R.P. a procedura di VIA e quindi all’approvazione dalla regione.

Ma, se invece le opere da realizzare nel Porto di Bari “sono tutte previste e coerenti con il vigente PRP e che pertanto non costituiscono variante”, come affermato dal Min. Ambiente Direzione per la V.I.A., nella lettera del 8 ottobre 2003, che, lo stesso Ministero “ritiene che le medesime non debbono essere assoggettate alla procedura di V.I.A. statale”, deve essere considerato che la stessa nota ministeriale rimanda tutto all’Ass. Ambiente regionale, richiamando la nota di quest’ultimo del 4 agosto 2003 prot.6884, “circa gli adempimenti da porre in essere ai sensi delle disposizioni di cui alla legge regionale 11/2001, con competenti uffici regionali”.

Infatti, l’Ass. all’Ambiente settore Ecologia con la su citata nota dichiarava il progetto rientrante tra quelli dell’allegato B LR 11/2001: “*B1e) opere costiere destinate a combattere l’erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli e altre opere marittime*”, e per i quali applicano gli art. 16 e 17 (assoggettamento a procedura di verifica di VIA). Il 5 novembre 2003, l’Ass. all’Ambiente settore Ecologia ci ripensa e condividendo le motivazioni di una nota del Genio Civile OO.MM (29/10/2003 prot. n.4910), esclude i lavori di completamento delle strutture portuali nell’area Pizzoli – Marisabella, dalla procedura di verifica di VIA di cui alla LR 11/2001, in quanto le opere sono previste dal vigente PRP approvato con DM n.1537 del 10/7/1980.

E’ opportuno comunque rilevare che, anche se non si prevede la procedura di verifica o di VIA per le suddette opere, al punto 20) dell’autorizzazione allo scarico dei detriti (art.35 D.Lvo .152/99), si richiamano le misure di mitigazione suggerite dal proponente nello “Studio di Impatto Ambientale” (nota n.465/LAB/18.1.5/3 del 22/9/2003) del Laboratorio di Biologia Marina di Bari, che in particolare, prescrive “la piantumazione di idonee essenze autoctone all’interno dell’area di intervento” e l’allestimento del “fronte arboreo con più file tra il lungomare e lo stesso porto” da affidare a specifico professionista.

Peraltro nell'ultima lettera del Genio Civile OO.MM. del 16 giugno 200, si afferma che il progetto, ancorché non obbligato alla procedura di verifica o di VIA, è corredato di Studio di Impatto Ambientale già inviato al Min. Ambiente e Ass. Ambiente il 26/09/2002 e dello studio del Prof. Spiloto "Progetto esecutivo per il deflusso in mare delle acque pluviali cittadine che defluiscono nell'area di Marisabella". A nostro avviso, queste due relazioni specialistiche, nella migliore delle ipotesi, possono essere considerate uno Studio di fattibilità Ambientale per l'ottimizzazione progettuale come prevede la L.109/94 e non è certo uno Studio di Impatto Ambientale secondo norme e procedure acclarate.

Val bene qui richiamare la Circolare del Ministero Ambiente del 7 ottobre 1996, che stabilisce la necessità di una valutazione dell'impatto complessivo del progetto sull'ambiente o la globalità degli interventi sulle opere già esistenti (nel nostro caso le opere dell'intero Piano Regolatore Portuale di Bari), quindi di non procedere con modifiche progressive di opere esistenti e frazionate nel tempo.

Il procedimento di modifiche progressive di opere esistenti, frazionate nel tempo, dice sempre la stessa circolare ministeriale, non risponde alla logica della valutazione di impatto ambientale: questa deve considerare "oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo elemento dell'opera, anche le interazioni degli impatti indotte dall'opera complessiva sul sistema ambientale" e gli effetti ambientali sinergici e cumulativi.

Comunque se vogliamo considerare il PRP come singoli interventi di trasformazione o ampliamento di opere esistenti (ancorché inserite nel POT 2004-2006 e Master Plan per PRP del porto di Bari), gli stessi rientrano fra quelli previsti nell'allegato: "*B1e) opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli e altre opere marittime*" o "*B1i) recupero di suoli dal mare per una superficie che supera i 5 ha*", della LR. 11/2001 per le quali è obbligatoria la procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. di competenza regionale.

Tale procedura prevede l'esame di un "progetto preliminare" (non p. esecutivo), una relazione sugli impatti potenziali (non solo su alcuni), una relazione sulla conformità urbanistico-ambientale, una fase di informazione/partecipazione, l'acquisizione di tutti i pareri e il monitoraggio dell'ARPA Puglia.

Ma, anche se tali opere non fossero già contemplate tra quelle degli allegati della LR. 11/2001 la stessa legge al comma 7, art.4, prevede che l'Autorità Competente (Ass. Ambiente Regione) "può disporre, con deliberazione motivata, di sottoporre alla procedura di verifica o di VIA progetti di intervento od opere ... presentano, in riferimento alla tipologia, alla dimensione, alla localizzazione, alla vulnerabilità dei siti interessati ... rilevanti problemi di impatto ambientale". In ogni caso, l'Ass. regionale all'Ambiente settore Ecologia potrebbe in autotutela annullare il precedente parere espresso il 5 novembre 2003 e sottoporre a procedura di verifica o di VIA i lavori di completamento delle strutture portuali nell'area Pizzoli – Marisabella.

Sul punto è utile precisare che l'Assessorato all'Ambiente della Regione Puglia, in riferimento al completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella" e all'assoggettamento delle stesse a procedura di verifica, in data 4 agosto 2003, rilevando, ex art. 21 legge 179/2002, il trasferimento di competenza dal Ministero dell'Ambiente alla Regione per l'istruttoria e il rilascio di autorizzazioni ex art. 35 d. lgs. 152/1999, assumeva che il progetto di completamento doveva essere assoggettato alla procedura di verifica di cui alla l.r. 11/2001.

Pertanto da tutto quanto innanzi evinto è possibile rilevare che, a parte il parere espresso dall'Assessorato all'Ambiente-Settore Ecologia- in data 5 novembre 2003, allo stato, **non esiste alcuna procedura di verifica e/o di VIA come prevista dalla legge.**

Detta situazione di fatto assume particolare importanza se si considera quanto dispone l'art. 35 del d. lgs. 152/99 che così testualmente recita: "Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi condotte. – 1. Al fine della tutela dell'ambiente

marino ed in conformità alle disposizioni delle convenzioni internazionali vigenti in materia, è consentita l'immersione deliberata in mare da navi ovvero aeromobili e da strutture ubicate nelle acque del mare o in ambiti ad esso contigui, quali spiagge, lagune e stagni salmastri e terrapieni costieri, dei seguenti materiali:

- a) materiali di escavo di fondali o salmastri o di terreni litoranei emersi;
- b) inerti, materiali geologici inorganici e manufatti al solo fine di utilizzo, ove ne sia **dimostrata la compatibilità ambientale e l'innocuità;**

La dimostrazione di compatibilità ambientale e di innocuità del completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli – Marisabella" non solo è inesistente ma, da una disamina degli interventi a farsi questi si rivelerebbero incompatibili e dannosi sotto più profili.

L'ansa del porto è limitata fisicamente dal molo di San Cataldo ad Ovest e dal Molo foraneo ad Est. L'andamento batimetrico dei fondali nel suo interno è molto variabile, con profondità massime di 15 metri relative ad aree estremamente limitate. Lungo il terzo braccio del molo foraneo le profondità sono comprese tra i 10 e i 12 metri così come nelle darsene di levante e Ponente. Nella darsena interna le profondità passano gradualmente ai 4 metri (banchina della dogana).

L'utilizzo delle strutture portuali è condizionato dalla batimetria: le attività commerciali e crocieristiche sono concentrate nella Darsena di Levante e l'interno della parte più antica del porto, il Molo San Vito, viene attualmente utilizzato per l'ormeggio di navi Ro-Ro.

Pertanto, stante la necessità di approfondimento dei fondali del tratto di bacino compreso fra l'imboccatura del porto e il molo pizzoli, come considerato nel documento della Provincia di Bari, redatto dal laboratorio di Biologia Marina, si rileva la probabile utilizzazione di esplosivi a causa della composizione prevalentemente rocciosa del fondo marino dell'area.

Il dinaminaggio richiede una analisi di rischio e di impatto ambientale che il progetto ignora totalmente.

E' stata omessa la valutazione di impatto, del completamento della colmata, per ciò che attiene la fase di cantiere delle opere di colmata, gli effetti delle opere sui fenomeni idrogeologici e geomarini e gli effetti delle opere in fase di esercizio dell'area ai fini portuali (impatti socio paesaggistici, incidenti, versamenti, carichi di rifiuti, emissioni in atmosfera ecc.).

E' necessario considerare che l'ansa portuale era naturalmente il terminale di raccolta delle acque di pioggia proveniente dall'entroterra (altopiano murgiano) attraverso due solchi erosivi, la Lama Picone, di sviluppo complessivo di 50 Km., e , la Lama La Marchesa, di sviluppo complessivo di 36 Km. . Le acque meteoriche del bacino sotteso venivano smaltite nell'area dell'attuale porto di Bari. A questo flusso idrico periodico bisogna aggiungere una serie di risorgive a mare, "Acque di Cristo", affioranti nel porto di Bari ma non censite.

In particolare le acque meteoriche incanalate lungo le due lame in seguito alla realizzazione del canale deviatore Lamasinata (costruito negli anni 30) vengono , pro parte, convogliate nella Lamasinata che sfocia a nord della città. (Fesca). Tutte le acque meteoriche ricadenti nell'area compresa tra il canale deviatore ed il porto di Bari, nonché le risorgive naturali arrivano nell'ansa portuale.

L'attuale colmata di Marisabella si è configurata e si configura come uno sbarramento artificiale allo scorrimento delle acque di pioggia provenienti dall'entroterra. Questo sbarramento artificiale ha già creato l'innalzamento della falda idrica, a monte dello stesso sbarramento, nella

zona del quartiere Libertà che è prospiciente la colmata. Segnalazioni continue di allagamenti negli scantinati sono state registrate e denunciate alle Autorità competenti dai residenti.

Le conseguenze dello sbarramento da colmata, mitigate per la verità dalla creazione di un canale realizzato in fregio alla linea di costa, potrebbero essere nei prossimi anni molto gravi. Infatti il quartiere a ridosso della colmata, fortemente urbanizzato, è costituito da un edificato degli anni '40-'50, privo di strutture fondali in cemento armato, basato su fondazioni portanti dirette su "tufo".

Pertanto risultano di tutta evidenza le possibili e probabili fenomenologie di degrado, le cui conseguenze, considerato che si sono già innescate, potrebbero essere catastrofiche.

Le azioni di mitigazione relative al completamento della colmata di Marisabella prevedono:

- a) un canale marino progettato in fregio alla linea di costa;
- b) la realizzazione della colmata "permeabile" con materiale inerte proveniente dal dragaggio.

La consulenza idrogeologica del progetto presenta un modello semplificato di acquifero, simulando a monte il comportamento della falda in seguito alla configurazione permeabile della colmata. Tale situazione ha evidenziato un sovrizzo della falda "che arriva fino a 19 cm."

Plaudendo alla simulazione effettuata, ancorché senza contraddittorio, è il caso di ribadire che il completamento della colmata a realizzarsi, "anche se permeabile", configura un nuovo equilibrio idrodinamico delle acque di falda creando problematiche nella stabilità delle fondazioni dell'edificio posto a ridosso della zona di colmata.

Le gravi conseguenze legate al sovrizzo della falda idrica sono fortemente accentuate dalla impermeabilizzazione del sottosuolo per l'interramento del tratto di lungomare previsto dal progetto dell'asse terminale Nord-Sud. Infatti il disegno complessivo di risistemazione del porto è completato dalla realizzazione della parte terminale dell'Asse Nord-Sud e del suo innesto nella zona di colmata. Tale grande arteria è pensata dalla Autorità Portuale come strada camionabile che consentirebbe ai TIR in uscita ed in entrata da e nel porto di Bari di innescarsi rapidamente in Autostrada.

È utile considerare che la camionabile prevista nel PRG Quaroni è in realtà un'altra e che la trasformazione dell'asse NORD-SUD in camionabile, determinata da una variante al PRG del 2001, comporterebbe un passaggio non sostenibile di mezzi pesanti lungo le vie Nazarianth - T.Fiore e la cui viabilità ordinaria sarebbe aggredita e stravolta con conseguenze negative anche sul piano di emissioni nella componente aria.

Inoltre, deve considerarsi che il progetto di completamento contempla il ripristino del vecchio tracciato ferroviario e che la linea del ferro si interseca, nella parte terminale, con l'asse NORD-SUD, pertanto è stato previsto il superamento della linea ferrata con un attraversamento in galleria dalla strada camionabile e con il ricongiungimento della stessa al Lungomare V.Veneto ad una quota di -3,75 metri s.l.m. tramite una rotatoria del diametro di circa 150 metri. La ferrovia salirebbe ad una quota di + 3,75 metri per permettere lo spazio necessario tra il nuovo viadotto ferroviario e la strada sottostante. Dalla rotatoria sarebbe possibile raggiungere la colmata tramite due rampe curvilinee.

E' di tutta evidenza che la nuova sistemazione dell'area comporterebbe una modifica del paesaggio urbano di Bari e verrebbe a mancare la continuità spaziale tra strada e mare ,e, non sarà più possibile parlare di lungomare perché di fatto scomparirebbe.

Sul punto è inoltre opportuno considerare che le ingenti spese per la realizzazione delle opere di sbancamento non trovano rappresentazione nei quadri economici progettuali.

Detta mancanza non deve apparire casuale se si considera che il porto di Bari rientra in una logica di organizzazione funzionale degli impianti portuali che ha portato ad una analisi delle reali criticità e, al tempo stesso, delle potenzialità delle realtà portuali italiane.

Sicché il porto di Bari rientra in una più vasta definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità, tra i vari impianti portuali, nella rete nazionale, sopranazionale e rilevanti all'interno del Master Plan Euromediterraneo entro cui sono praticabili forme di copertura finanziaria. In questo ambito il porto di Bari ha un funzione pre definita per pre costituiti rapporti tra Stato e Regioni ed un diverso ruolo delle Autorità portuali.

Infatti pur essendo indubbio che la realizzazione di infrastrutture di trasporto genera economie non solo per il settore di riferimento, ma anche su scala molto più ampia, queste non vanno realizzate a ogni costo, prescindendo dalla vocazione consolidata di altre realtà presenti sul nostro territorio, qual è Taranto per esempio, e dalle ripercussioni ambientali generate dall'infrastruttura. Sicuramente qualcosa va fatto. Lo chiedono a gran voce gli operatori del settore. Però questi non richiedono solo infrastrutture, ma anche servizi logistici e di trasporto migliori o meglio organizzati.

Da una indagine campionaria realizzata nel 2003 dall'Università di Bari riguardante i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti, emerge in maniera inequivocabile l'insoddisfazione degli operatori baresi: infatti ben il 93% non ritiene adeguata alle esigenze la dotazione infrastrutturale dell'area, né lo è la qualità dei servizi logistici disponibili.

Al fine di individuare le possibili azioni di intervento desiderate dagli operatori, è stato chiesto al campione di suggerire i possibili miglioramenti. Il 38% delle imprese auspica interventi volti a decongestionare l'area e il 30% ritiene che debba essere favorito l'inserimento di personale qualificato nell'organico. Due segnali importanti questi, non soltanto in termini gestionali, ma anche in termini qualitativi per ciò che riguarda i servizi offerti dalle imprese. Le conseguenze degli interventi auspicati potrebbero incidere – secondo gli operatori – principalmente sulla struttura dei costi di produzione delle imprese (per il 58% di quelle intervistate), nonché sulla competitività del territorio (per il 29% degli operatori). Di qui la richiesta da parte degli operatori, da un lato, di decongestionare queste aree territoriali con interventi economici e normativi volti a una migliore gestione della domanda, e, dall'altro lato, di intervenire con strumenti formativi e incentivi di tipo contributivo-fiscale utili a “professionalizzare” gli operatori stessi. Gli intervistati ritengono che una più ampia disponibilità di competenze pronte e qualificate, pur se considerata come fattore primario per lo sviluppo locale, può produrre un complesso sistema di opportunità se accompagnato dall'attuazione di una serie di attività volte a rendere più competitivo il tessuto economico, in primo luogo la logistica.

Ragionare attorno a un ruolo logistico di primo piano a livello nazionale e internazionale per la nostra area di riferimento significa, da un lato, riconoscere le potenzialità attuali del territorio e, dall'altro, recuperare il tratto mercantile storico del contesto in cui si opera, quale snodo privilegiato degli scambi internazionali di merce.

La filiera produttiva della logistica rappresenta una risorsa per lo sviluppo, su cui far leva nella prospettiva di potenziare e promuovere l'intera area, quale sistema integrato accessibile, funzionale e in grado di garantire servizi avanzati per la mobilità e la lavorazione logistica delle merci.

Riqualificare l'area barese come luogo di lavorazione logistica delle merci significa:

- da un lato, accogliere e valorizzare le spinte interne provenienti dal tessuto economico locale e quelle esterne determinate dall'evoluzione degli scenari del commercio internazionale;
- dall'altro lato, dirigere tali spinte verso un'iniziativa strategica di più ampia portata rivolta verso lo sviluppo integrato del sistema territoriale barese, in sinergia con le altre realtà.

Infine è necessario che gli interventi e gli investimenti orientati a potenziare le vocazioni logistiche dell'area barese siano coerenti con il complesso delle iniziative programmate o in corso di realizzazione non solo sul versante logistico e trasportistico, ma anche su quelli della struttura economica generale dell'area di riferimento e del necessario riequilibrio ambientale.

Completando il quadro degli spunti di riflessione proposti, si possono ora formulare alcune sintetiche raccomandazioni per accompagnare al meglio un'agenda di sviluppo del nodo barese.

1. E' necessaria un'integrazione tra gli attori del sistema attraverso un coordinamento più efficiente dei nodi trasportistici esistenti al fine di connettere in modo competitivo i poli di eccellenza delle altre aree (si pensi a Taranto e Brindisi).
2. Le emergenze intorno alle quali far convergere l'attenzione del territorio e degli attori esterni potenzialmente interessati allo sviluppo dell'area non possono limitarsi agli aspetti fisici. Vi sono infatti altre congestioni di sistema che allo stesso modo limitano la crescita logistica del contesto. Appare opportuno porre l'attenzione sui livelli di connessione e integrazione funzionale della rete, sul grado di efficienza e di efficacia del sistema in termini di duplicazioni o di carenze di funzioni necessarie per l'erogazione di servizi avanzati di tipo logistico oltre che sulla fluidità dei flussi sui nodi e sulle linee di congiunzione.
3. La nuova progettualità nell'area deve tenere presenti sia le necessità di attraversamento sia la domanda di mobilità residenziale oggi fortemente penalizzata. E' necessario coniugare un efficiente sviluppo logistico e intermodale per le merci nell'area con un'efficace accessibilità e fruizione degli spazi urbani.
4. Un altro elemento strategico, dal punto di vista dell'equilibrio tra la mobilità delle persone e quella dei beni, è senza dubbio la city logistics, cioè l'insieme di tutti quegli interventi e quelle politiche volte a ottimizzare i flussi di merci che interessano i centri urbani, compresa la regolamentazione degli orari.
5. Gli attori del sistema locale, dall'amministrazione alle associazioni di categoria, dalle aziende di produzione a quelle di servizio, possono diventare il motore di un processo di crescita delle potenzialità logistiche dell'area grazie alla propria capacità di sapersi adeguare alle nuove richieste del mercato progettando e gestendo nuove modalità organizzative.

In detto quadro di riferimento concettuale deve considerarsi che il programma di infrastrutture strategiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (luglio 2005) ha autorizzato interventi, attinenti le varie realtà portuali, pari a 2 miliardi di Euro, finalizzati al supporto funzionale delle piastre logistiche di quegli impianti intermodali e cioè capaci di dare concreta operatività alle "autostrade del mare" ottimizzando, al massimo, determinate filiere logistiche.

Ciò perché nella programmazione del territorio, delle infrastrutture e delle risorse la logistica è considerata una emergenza in quanto nel nostro paese (anno di riferimento 2003) ha avuto un costo intorno al 22% della produzione industriale mentre negli altri paesi dell'Unione Europea, tale valore, si attesta intorno al 14% - 16%.

Pertanto è di tutta evidenza la necessità di ottimizzare tale incidenza se non si vuole, automaticamente, assistere ad una perdita secca di competitività delle nostre imprese.

Sicchè la città di Bari rientra in un Master Plan Euromediterraneo che, sulla premessa della necessaria ottimizzazione di determinate filiere logistiche, assegna alla portualità Italiana e alle “Autostrade del Mare”, nel loro complesso ,e, all’interno del bacino del Mediterraneo, funzioni predefinite per pre-costituiti rapporti tra Stato e Regioni ed in tal senso si stanno prevedendo interventi legislativi per ridefinire il ruolo delle Autorità portuali.

La singolarità della ubicazione dell’Italia, all’interno del mediterraneo, determina la necessità di identificare con chiarezza non già i ruoli delle singole portualità ma della offerta organica di portualità dell’intero Paese.

In questo ambito di operatività logistica la Puglia ha un “sistema metropolitano di Bari” e un “sistema portuale di Taranto” a cui forse potrebbe affiancarsi, in condizioni ottimali di mercato, un “sistema portuale di Brindisi”. Puntare, allo stato delle cose, anche su un “sistema portuale di Bari” è, nei fatti, una diseconomia non finanziata e/o finanziabile.

Il presente parere è stato redatto da: Dott. Massimo Blonda, Arch. Giacinto Giglio, Prof. Antonio Paglionico, Dott. Salvatore Valletta, Prof.ssa Elisabetta Venezia e Avv. Luigi Campanale che ha coordinato i lavori e redatto la stesura definitiva come deliberato, con votazione all’unanimità, dalla Consulta Comunale dell’Ambiente tenutasi il 27 settembre 2005. (si ringraziano per la collaborazione il Prof. Francesco Loiacono, il Prof. Dino Borri, il Dott. Gianluigi Cesari e il Dott. Gianni Piras)

Bari 17.10.2005

IL PRESIDENTE
Avv. Luigi Campanale

GEOLOGIA AMBIENTALE

(F. Loiacono, F. Notarnicola, R. Pagliarulo, A. Reina)

L'obiettivo principale dell'attività di questo gruppo di lavoro è di favorire una strategia di progettazione dei grandi interventi e di gestione integrata delle opere che coinvolgono l'ambiente naturale (es. il mare) ed il territorio antropizzato.

Gli ambiti principali in cui Università, Enti di ricerca e ordini professionali dovrebbero sempre collaborare sono le Scienze e Tecnologie dell'Ambiente, l'Economia e lo sviluppo sostenibile, l'Eredità Culturale e la Qualità della vita. Questa collaborazione dovrebbe essere sempre attuata, di concerto con politici ed amministratori, mediante:

- il trasferimento delle conoscenze scientifiche e tecnologiche dei processi naturali, economici e culturali;
- il monitoraggio;
- la valutazione attenta dei cambiamenti.

Il gruppo costituito da docenti e ricercatori geologi dell'Università, del Politecnico e del CNR ha analizzato, in una fase preliminare, gli aspetti geologici, idrogeologici ed idrodinamici del sistema terra-mare, ed ha proposto una serie di indagini e approfondimenti:

- accurati rilievi topografici e batimetrici della fascia costiera destinata alla realizzazione delle opere portuali e di difesa del litorale;
- rilievi geologici ed eventualmente geofisici per la più corretta conoscenza della natura litologica e della stratigrafia delle formazioni presenti nel tratto costiero esaminato;
- indagini meteomarine finalizzate alla conoscenza delle caratteristiche del moto ondoso e delle correnti marine;
- indagini sulla dinamica costiera e sugli effetti del moto ondoso in acque basse e sulle strutture da progettare.
- analisi spaziale degli attuali flussi sotterranei e simulazione dei cambiamenti del campo delle velocità conseguenti dalla realizzazione del completamento della colmata Marisabella.

Nell'analisi preliminare, propedeutica allo sviluppo della proposta progettuale finale, sono state prese in considerazione due ipotesi di progetto:

A- Interventi sul Porto con dimensioni e configurazione attuali.

B- Progetto di un ampliamento del porto in un'area relativamente prossima all'attuale.

Interventi sul Porto con dimensioni e configurazione attuali

Nella ipotesi di una espansione delle attività del Porto attuale, abbiamo messo in evidenza le caratteristiche strutturali che pregiudicano lo sviluppo di alcune attività e orientano le scelte verso altre possibilità di crescita economica e sociale (attività turistiche e sportivo-ricreative).

- profondità dei fondali inferiore a 7-8 m in gran parte della parte meridionale del bacino portuale;
- difficoltà di esecuzione di dragaggi per la presenza di fondali rocciosi (Calcari mesozoici delle Murge);
- la posizione attuale del porto nel tessuto urbano rende estremamente onerose e di elevato impatto ambientale le opere necessarie per migliorare i collegamenti con le reti esterne di trasporto stradale e ferroviario;
- l'apertura a NW del bacino portuale favorisce l'ingresso dei sedimenti ad opera delle correnti lungocosta ed accelera il processo di interrimento;
- la colmata di Marisabella, realizzata in parte, non è stata preceduta da un organico piano di interventi sulla rete di collegamento dei trasporti e, pertanto, risulta poco utile per lo sviluppo commerciale del porto, oltre che dannosa per la riduzione dello spazio destinato alle attività marittime.

Progetto di un ampliamento del porto in un'area relativamente prossima all'attuale

Nella ipotesi di un ampliamento delle strutture portuali verso l'esterno, sono state considerate, in via preliminare, le caratteristiche geografiche, geologiche e morfologiche delle aree costiere a Nord e a Sud della città. È stata ritenuta più idonea l'area a Nord sia per la maggior vicinanza alla rete autostradale e ferroviaria, sia per le caratteristiche morfologiche dei fondali.

La **natura geologica** della fascia costiera è caratterizzata dalla formazione calcarea, molto resistente all'erosione, e da una sottile copertura di calcareniti

quaternarie, poco resistenti, visibili ancora nella parte emersa e ormai quasi completamente erose nella fascia intertidale e sommersa. Nella zona inondata, pertanto, sono presenti i prodotti dell'erosione in forma di massi, ciottoli e sabbie con diverso spessore ed estensione a seconda dell'intensità dell'azione del mare e del trasporto delle correnti. Infatti in direzione S (tra S. Girolamo e S. Cataldo) sono più estesi, nei bassi fondali, i sedimenti sabbiosi derivati sia dal movimento delle correnti verso SE, sia dagli apporti detritici delle lame Balice e Lamasinata.

A profondità maggiori (5-25 metri circa) i fondali sono prevalentemente rocciosi e si approfondiscono con una pendenza maggiore dove la linea di costa presenta sporgenze o convessità verso mare.

Una **carta sedimentologica dei fondali** ed una serie di **profili batimetrici** dovranno essere allestiti per una migliore caratterizzazione costa.

Lo studio del **regime meteomarin** è indispensabile per la progettazione delle opere portuali. Si dovranno verificare direzione ed intensità dei venti dominanti, le altezze massime delle onde al largo, la propagazione delle onde in acque basse, l'andamento della rifrazione e della linea dei frangenti. Nello studio delle correnti potrà essere effettuato il monitoraggio mediante l'uso di correntometri. Infine le indagini sulla zona intertidale potranno mettere in evidenza l'area di invasione massima, verso terra, delle onde di tempesta e i danni prodotti nel tempo su strutture e opere di difesa esistenti. Su queste sarà opportuno preparare schede identificative delle loro caratteristiche e del loro comportamento nel tempo.

Le caratteristiche idrogeologiche, sismiche e tecniche dei terreni che saranno soggetti a opere ingegneristiche dovranno essere analizzate con opportuni approfondimenti.

- Lo studio preliminare potrà essere completato con le simulazioni numeriche dei cambiamenti ambientali indotti dall'opera. In particolare per quanto riguarda:
- i cambiamenti della idrodinamica costiera (intensità e direzione delle correnti); le influenze delle variazioni delle correnti costiere sul trasporto e sulla diffusione delle acque reflue, valutando eventuali fenomeni di accumulo o scarso ricambio idrico. A tale scopo è necessario disporre della attuale localizzazione e delle portate degli scarichi.

Tali simulazioni potranno interessare sia le zone interne all'area portuale sia un tratto di costa ben più ampio.

IL PORTO DI BARI E LA COLMATA DI MARISABELLA

Prof. Geologo A. Paglionico
Presidente del CCS in Scienze Geologiche
Università di Bari

Ho avuto modo di essere ospite in tempi e momenti diversi anche più difficili sulle pagine del vostro giornale per la vicenda ex Fibronit. Da geologo universitario, allora Presidente di un ordine professionale quasi sconosciuto, mi permisi, nominato dal p.m. R. Rossi, di accertare la realtà della situazione ambientale e di ribaltare con dati presi sul campo (sondaggi, prospezioni e analisi) le ipotesi costruite da scienziati di chiara fama locali e nazionali sull'area ex Fibronit

Mi sembra, in questo momento, di rivivere la medesima situazione in cui è difficile mettere in discussione decisioni prese da "poteri forti" assertori di metodi verticistici, tecnocratici ed veteroeconomicistici applicati a delicati interventi da effettuare sul territorio.

Può un semplice geologo, anche se universitario, discutere su tematiche tecnico-ambientali ed accennare alla necessità di inquadrare gli interventi da realizzare in un contesto economico-sociale di tipo sostenibile?

Il riferimento, ancorchè poco significativo per dimensioni, alle vicende della TAV in Val Susa e del Ponte sullo Stretto, riportato nel mio precedente intervento, ha riguardato le modalità con cui tali opere sono state o saranno calate sul territorio e sulle popolazioni residenti.

Quel meccanismo è molto simile a quanto avvenuto per la colmata di Marisabella in cui decisioni di tipo verticistico, carenza di procedure normative specifiche e sistematici riferimenti a perdite di poste economiche, di competitività e di posti di lavoro sono argomenti utilizzati ai fini di soluzioni a mio avviso non sufficientemente valutate nella loro interezza.

Il metodo non condiviso consta nel non aver individuato la strategia di sviluppo del Porto di Bari e quindi anche il significato del completamento della Colmata. Tali interventi sono riferibili a scale molto diverse: transnazionali, nazionali, regionali e locali aventi obiettivi e finalità diverse.

Comunque qualsiasi tipo di scenario si prenda in considerazione è il caso di tener conto che gli interventi previsti generano notevoli "costi" fisico-territoriali, economico-sociali ed urbanistici alcuni dei quali non esaurientemente valutati.

Riporto e ribadisco alcuni elementi di carattere squisitamente tecnico-ambientale che ritengo possano essere di mia competenza: mi riferisco a) alla problematica dello smaltimento delle acque pluviali urbane che sommate alle acque di falda hanno come recapito naturale l'ansa di Marisabella; b) al previsto sbancamento del basamento roccioso costituente il fondale del Porto.

Per quanto riguarda il primo problema, al momento, nel tratto di costa interessato al colmamento, pervengono otto collettori pluviali urbani. Ai fini di mitigare le modificazioni dell'impatto generato dal completamento della colmata, è stata prevista la realizzazione di due canali trasversali, attraversanti la futura colmata, e di un canale costiero di recinzione idraulica. Questa ultima costituirebbe una garanzia di protezione urbana oltre che di autoprotezione per la colmata da completare (G. Spilotro e Frega 2002).

Nonostante tali interventi mitigatori e costosi, sulla base delle simulazioni basate su modelli numerici, effettuate dal consulente la risalita della falda acquifera, nel quartiere murattiano, che sottende la colmata, è stata valutata essere dell'ordine di circa 19 cm a distanze rispettivamente di 500 m e di 1000 m dalla linea di costa. Tale risalita potrebbe ridursi a circa 2 cm a 100 m dalla costa mediante le opere accessorie di mitigazione previste. Perché sono importanti tali dati?

E' opportuno giustamente ricordare che gran parte del costruito, prospiciente la colmata, risale ai primi del '900. Le fondazioni delle abitazioni sono di tipo diretto e poggiano sul substrato e/o su materiale di riporto; mancano di franco rispetto sia alle variazioni naturali del livello dell'acquifero, sia a quelle connesse con interventi antropici già realizzati (nuove costruzioni con fondazioni impermeabili in cemento armato). Insisto quindi nell'affermare che le vecchie costruzioni prospicienti la colmata si vedranno interessate dalla risalita della falda con conseguenti problemi di staticità.

Inoltre il completamento degli interventi prevedono uno sbancamento nell'area portuale con escavazione del basamento calcareo costituente il fondale. Tale sbancamento, necessario per aumentare il pescaggio, interessa l'area portuale in più punti e comunque per una superficie complessiva di 340.000 mq e con volumi da asportare stimabili intorno a 1,5-2 milioni di mc di roccia calcarea.

Questo intervento, necessario dal punto di vista tecnico-logistico, presenta un costo economico-ambientale notevole di cui non ho trovato traccia nella relazione di progetto, visualizzata solo dopo un notevole dispendio di energie, di tempo e forse "non completa".

Sulla base di questa breve disamina, derivante dalla consultazione di dati tecnici ufficiali, quello che a me e a molti non risulta al momento comprensibile è il contesto in cui

l'evoluzione del Porto e il completamento da realizzare devono essere collocati. Forse i tecnici dell'ambiente e del territorio, i movimenti ambientalisti, i comitati di quartiere e la società civile avrebbero potuto comportarsi diversamente se, risolti i problemi tecnico-ambientali, fossero stati messi a conoscenza delle scelte e avessero potuto esprimere le loro opinioni. Forse avrebbero potuto comprendere l'utilità o meno delle opere da completare anche se urbanisticamente ed ambientalmente costose.

E' mio parere che, pur dovendo tener conto di esigenze ed ottiche di rango più elevato, tali scelte rivestano comunque un ruolo primario nella riqualificazione del "Sistema Urbano" di Bari e quindi la città doveva ed è stata ascoltata attraverso la consulta ambientale.

Il dibattito aperto è molto proficuo in quanto tende a consolidare un metodo di partecipazione attiva nelle scelte che riguardano la fruizione del territorio fisico; esse hanno bisogno di progettazioni non verticistiche, non tecnocratico-economicistiche e possibilmente condivise.

Mi rendo conto che tale percorso è forse più lungo e sicuramente meno semplice, però è l'unico percorribile al momento e nel prossimo futuro. Esso è già stato iniziato, e spero sarà perseguito dai nuovi governi regionale e locale.

BARI E IL SUO PORTO: PROPOSTE PER IL FUTURO

(Rita Papa)

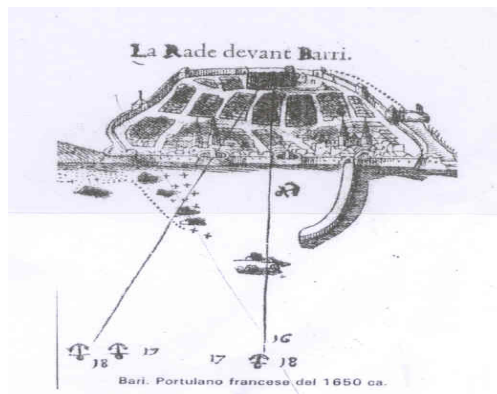
Premessa

L'oggetto dello studio nasce dall'esigenza di integrazione funzionale e sostenibile fra lo sviluppo del Porto di Bari e la sua area metropolitana.

L'integrazione città-porto è un "problema" generale diffuso ovunque sia un porto-urbano, legato alla mancanza di Pianificazione adeguata e di Coordinamento fra le varie Autorità. Questa carenza limita da una parte le esigenze di crescita del porto con la sua funzione di sviluppo economico per il territorio, dall'altra la necessità di interazione fra la città e il suo mare.

Questo studio intende dare un segnale di attenzione di carattere globale alla relazione fra aree insediative, sistema ecologico e sistemi portuali.

Il Porto di Bari



La zona di ancoraggio per Bari fu la riva di Levante del borgo antico che in epoca medievale si allarga a ridosso della Basilica di San Nicola. L'ubicazione iniziale del porto a Levante chiamato "Porto Vecchio" è stata determinata dalla necessità di ripararsi dalle traversie di Nord-Ovest. Con lo sviluppo delle attività portuali, ci si è resi conto che il porto vecchio limitava l'ancoraggio di navi di maggiore tonnellaggio.

Nella seconda metà dell'800 si pongono le basi per la realizzazione del "Porto Nuovo". Si realizza un'ampia insenatura compresa tra il promontorio di San Cataldo e la penisola della città vecchia.

Attualmente il bacino artificiale ospita uno specchio d'acqua di 2.681.000 mq., racchiuso tra il Molo Foraneo e il Molo San Cataldo posti a protezione del porto. La superficie a terra è di 452.000 mq. e sviluppo costiero di 8.564 mt., di cui mt. 5.751 banchine operative.

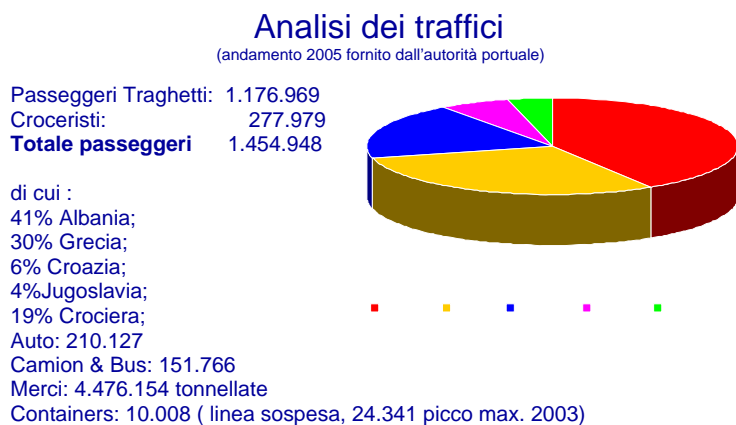
La posizione geografica di Bari ha consentito al porto una funzione polivalente con ruolo rilevante di cerniera per gli scambi commerciali nel mediterraneo provenienti dal ricco entroterra e favorendo comunicazioni e flussi di traffico con la Penisola Balcanica ed il Medio Oriente.

Il Porto di Bari è dotato di Piano Regolatore (PRP) approvato dall'Autorità Portuale.

Le funzioni all'interno dell'area portuale si svolgono per il settore merci nella Darsena di Levante e Molo Foraneo. Il Molo San Vito rappresenta il terminale turistico passeggeri per Albania, Croazia, Federazione Jugoslavia, Grecia e Turchia. All'interno della Darsena di Levante è presente il Terminal Crocieristico, mentre nella Darsena Vecchia e Molo Pizzoli vi sono attività di cantieristica e rimessaggio. Nella parte di colmata dell'ansa Marisabella sostano i Tir in attesa. In passato il Molo San Cataldo era destinato all'attracco di navi petrolifere.



Dai dati forniti dall'autorità portuale per l'anno 2005, si riscontra un traffico di circa 1.500.000 passeggeri provenienti da Grecia, Albania, Croazia, Jugoslavia. Dal traffico crocieristico proviene il 19% del traffico passeggeri, le auto in transito sono 210.127, i Camion & Bus 151.766 e le merci varie assommano a 4.476.154 tonnellate. Dall'analisi dei dati emerge un calo del traffico della linea Containers, tanto da indurre l'autorità portuale a sospendere a metà 2005 questa linea.



L'attività portuale è caratterizzata nelle sue funzioni da una carenza di infrastrutture. Attualmente è presente una bretella stradale al suo interno con 5 varchi di cui solo 3 attivi, non esiste la linea ferroviaria ed i collegamenti sono assicurati dalla strada cittadina del Lungomare per raggiungere la tangenziale verso Nord e Sud, creando problemi di traffico e di inquinamento nelle vie cittadine, per il passaggio massiccio dei Tir.

Le notizie sopra riportate inducono ad una riflessione: come può il Porto aumentare il flusso dei traffici che rappresentano la linfa vitale della struttura portuale per un valido sviluppo economico di tutto il territorio, stante la carenza della rete intermodale? Nasce quindi la grande necessità di avviare una pianificazione adeguata per lo sviluppo delle attività portuali con ricaduta su tutto il territorio metropolitano, mediante la realizzazione di interventi a breve-medio e lungo termine.



La proposta oggetto del nostro studio prospetta uno scenario per il futuro a medio e lungo termine del porto di Bari, con la realizzazione di un nuovo Molo a Nord della città per il traffico Commerciale. Lo spostamento a Nord del Molo Commerciale crea una rete intermodale di ampio respiro. Nel nuovo Molo è presente una linea ferroviaria che si connette all'interporto di nuova realizzazione e incrementa i collegamenti con l'Adriatico ed il Tirreno. Inoltre recepisce le indicazioni della normativa europea che favorisce il trasporto su ferro rispetto a quello su gomme (vedi Ecobonus).

La modalità di trasporto su gomma viene potenziata con un'area di retroporto situato nei pressi dell'aeroporto fra le due linee ferroviarie esistenti, permettendo inoltre il collegamento alla tangenziale per il Nord e il Sud

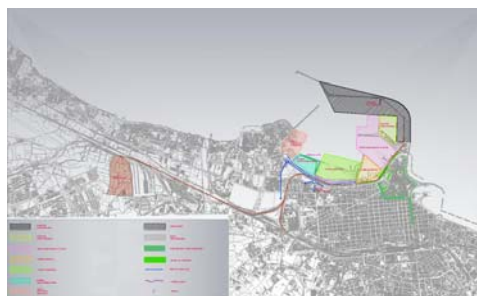
Il traffico pesante dei Tir viene quindi spostato in una zona di scarsa urbanizzazione. L'ubicazione del nuovo Molo diventa strategico nella relazione infrastrutturale e crea reali capacità di sviluppo economico sul territorio. Inoltre lo spostamento del settore commerciale favorisce un ulteriore sviluppo del Porto attuale. Infatti le aree che attualmente sono destinate alle merci possono essere utilizzate dal settore Crocieristico in forte espansione. Si possono implementare gli spazi da destinare al traffico passeggeri in arrivo ed in partenza riorganizzando la viabilità interna. Esternamente si realizza la camionale di via Caracciolo prevista dal PRG evitando in questo modo il passaggio del traffico pesante sul Lungomare.

Nell'ansa Marisabella si realizza il porto turistico e nello spazio di colmata già presente si possono organizzare eventi per la nautica, passeggiate, attività ricreative.

Si crea una linea di metropolitana leggera di collegamento con la stazione e l'aeroporto ripristinando il vecchio tracciato.

L'aumento degli spazi disponibili consentono la riqualificazione ed ottimizzazione interna del porto favorendo così l'interazione con la città attraverso percorsi e sistema a verde collegati alle piazze del Borgo Antico.

L'intervento a medio termine rafforza la funzione polivalente del porto se pur limitando lo sviluppo del Porto nei prossimi anni.



Si potenziano le opere previste di banchine nel braccio di Levante per il Settore Commerciale. Si realizza la Darsena di Ponente per il traffico passeggeri.

Si realizza il porto turistico nello specchio d'acqua (ansa Marisabella).

TRASPORTI E MOBILITÀ IN UN PORTO URBANO: LA CITTÀ DI BARI

Giovanni Circella (Politecnico di Bari)

L'organizzazione ed il funzionamento di una complessa infrastruttura portuale richiede di affrontare complesse problematiche che non possono di per sé essere affrontate prescindendo dal contesto territoriale in cui tale infrastruttura è inserita. Ciò risulta ancora più indispensabile allorquando l'infrastruttura portuale si trovi direttamente inserita in un complesso sistema territoriale quale quello di una città di medio/grandi dimensioni. D'altra parte, molte delle più importanti realtà portuali, in Italia così come in altri paesi, si sono sviluppate, per ragioni storiche e di sviluppo legate alle forti interazioni economiche che contraddistinguono questi sistemi, direttamente a ridosso di popolosi centri urbani, venendo a costituire nel tempo dei veri e propri *porti urbani*, direttamente inseriti nella struttura urbana della città ad essi più prossima. In virtù della loro localizzazione, tali importanti infrastrutture di trasporto hanno rappresentato, e tuttora rappresentano, una naturale estensione del territorio urbano circostante, per il quale esse svolgono funzione di porta di accesso e di via di comunicazione privilegiata per i collegamenti marittimi nazionali ed internazionali. Allo stesso tempo, la città rappresenta la naturale fonte di sostentamento della struttura portuale, in termini di forza lavoro nonché costituendo l'origine o destinazione, almeno in parte, dei flussi di traffico che coinvolgono la struttura portuale.

Ciò che nel tempo si è storicamente instaurato è cioè un rapporto di *simbiosi* tra porto e città, in cui la presenza dell'uno non può infatti fare a meno dell'altra e viceversa. Sono molti gli esempi di città portuali che sono cresciute grazie alla presenza di un porto urbano che ne ha assicurato l'estensione via mare dei collegamenti ed ha garantito una fonte di approvvigionamento di risorse e beni di consumo. Il legame che lega porto e città è quindi un legame di lungo corso, che tuttavia nel tempo si è andato via via modificando, facendo emergere sempre più gli elementi di criticità, e facendo ridurre, se non talvolta scomparire, i vantaggi legati alle interazioni tra struttura portuale e tessuto urbano circostante.

1. Il rapporto città-porto nella società italiana

Analizzando il fenomeno di formazione ed evoluzione dei principali approdi portuali da un punto di vista storico, si osserva come tali strutture in origine si siano principalmente

localizzate in prossimità di quei centri urbani che rappresentavano l'origine (o la destinazione) delle merci e persone servite dal trasporto marittimo, e che sostanzialmente costituivano la loro stessa ragione di esistere.

I trasporti marittimi hanno difatti da sempre svolto un ruolo fondamentale come motore di sviluppo di città e regioni. Tutte le principali città fondate nell'antichità si sono sviluppate in prossimità del mare o di corsi d'acqua che hanno permesso di facilitare i trasporti da/verso il nuovo centro attraverso i traffici marittimi. Le difficoltà e la lentezza che hanno caratterizzato i trasporti terrestri fino alla rivoluzione industriale ed all'avvento della ferrovia hanno infatti fatto sì che i vantaggi derivanti dalla disponibilità di collegamenti marittimi favorissero le città costiere e fluviali, che si sono avvantaggiate nel tempo della loro localizzazione geografica, che ha favorito il loro sviluppo economico ed aumento demografico. La sostanziale assenza di una rete stradale di estese dimensioni (con la sola eccezione, geografica e storica, rappresentata dall'affermazione dell'Impero Romano e dal suo sistema stradale imponente, esteso su un territorio molto vasto e coeso, che ha rappresentato un'innovazione assoluta per l'epoca), unitamente alla persistente pericolosità collegata ai lunghi viaggi via terra, ha per molti secoli originato un monopolio quasi assoluto dei trasporti via mare per quanto riguarda il trasporto di cose e persone su media e lunga distanza.

Le città costiere e fluviali si sono ingrandite, beneficiando della loro posizione strategica ed accrescendo la propria ricchezza grazie ai proventi delle attività mercantili basate sui loro porti. Inoltre, esse sono diventate un punto di riferimento per il territorio circostante, costituendo una porta commerciale per l'esportazione dei prodotti agricoli o manifatturieri locali verso mercati distanti, non raggiungibili attraverso altre modalità di trasporto. Non è un caso che le città e nazioni che storicamente si sono sviluppate più rapidamente sono localizzate principalmente lungo le coste o su corsi d'acqua navigabili, luoghi che hanno favorito l'instaurarsi di condizioni di vita favorevoli nonché quell'accumulo di capitali, creatisi attraverso i traffici commerciali, che, una volta reinvestiti in altre tipologie di attività, hanno innescato il ciclo di sviluppo economico delle aree coinvolte, relegando le aree più interne del territorio ad una condizione di sostanziale sottosviluppo, zone la cui produzione agricola ha permesso di mantenere le posizioni residenti sulla costa, ma il cui livello di sviluppo economico, culturale e sociale è rimasto per molti anni notevolmente più basso rispetto alle aree costiere.

In alcuni casi, il rapporto tra città e mare è andato ancora al di là di questo rapporto funzionale/commerciale. È il caso delle città che hanno trovato attraverso il mare

un'estensione al proprio territorio di sostentamento: ad una crescita economica e demografica considerevole della città portuale, in una posizione dove il territorio dell'entroterra per caratteristiche geografiche o climatiche non è in grado di supportare tale crescita con la fornitura di sufficienti quantità e varietà di beni ed alimenti, corrisponde un'estensione del territorio di sostentamento oltremare, per cui l'intera funzione di approvvigionamento dipende dalla regolarità e continuità dei collegamenti marittimi. In questo caso particolare, il connubio città-porto diventa assolutamente indispensabile per consentire la crescita ed il sostentamento stesso della città. Così si sono potute espandere città come Genova e Venezia, il cui potere sui mari ha sopperito alla limitatezza delle risorse naturali e produttive del loro territorio, riuscendo ad estendere il proprio territorio di sostentamento in altre aree, spesso molto distanti, ed in cui le condizioni produttive consentivano spesso vantaggi economici e produttivi.

2. Dinamiche di sviluppo di un porto moderno

In tempi più recenti si è assistito ad una certa inversione di tendenza: quella stessa vicinanza e contiguità che fino ad un certo punto è risultata un vantaggio locazionale strategico per il sistema porto-città, a partire da un certo punto in poi si è trasformata in un limite più o meno forte per lo sviluppo delle attività portuali e per lo sviluppo urbanistico ed economico delle città.

Con il diffondersi di mezzi di trasporto terrestri rapidi ed efficienti (ed a costo contenuto), il rapporto di reciprocità tra la città e il proprio porto urbano si è andato affievolendo, perdendo quel carattere di necessità che aveva caratterizzato il sistema in passato. La dipendenza tra città e porto per il soddisfacimento di bisogni fondamentali quali aumento dell'accessibilità ed approvvigionamento di beni si è ridotta con la stessa velocità con cui si potenziavano le reti di trasporto stradale e ferroviaria sul territorio. Inoltre, la funzionalità stessa del porto non ha richiesto più una stretta contiguità con il centro urbano più prossimo: l'incremento della mobilità privata ha consentito di collegare porti e città anche se maggiormente distanti fra loro, non essendo più vincolante la necessità delle brevi distanze un tempo richieste perché i lavoratori portuali potessero raggiungere il posto di lavoro dalle proprie abitazioni.

Al contrario, la disponibilità di mezzi di trasporto terrestri per la distribuzione delle merci ed il trasporto di viaggiatori, insieme all'aumento dei flussi di traffico marittimo collegato alla disponibilità di natanti di dimensioni e prestazioni nettamente superiori, ha portato alla

necessità di ingrandire le strutture portuali, in modo da soddisfare la crescente domanda di trasporto marittimo, attraverso l'ampliamento delle banchine e lo sviluppo di nuovi terminal e servizi a terra. I porti urbani hanno così iniziato a richiedere in tempi rapidi la disponibilità di nuovi spazi, notevolmente accresciuti rispetto alle dimensioni dei precedenti approdi costieri. Tale necessità di ampliamento si è scontrata con la contemporanea espansione dei nuclei urbani, sotto la spinta dell'incremento demografico ma anche e soprattutto di nuove forme urbanistiche legate alla disponibilità di mezzi di trasporto quali l'automobile, che hanno fatto incrementare di molto le dimensioni territoriali di tali nuclei, passando da piccoli agglomerati compatti ad estese realtà territoriali.

Tale processo di espansione ha trovato nel punto di contatto porto-città il suo limite invalicabile: il luogo in cui un tempo si esplicava il rapporto commerciale-funzionale che dava sostentamento al sistema economico città mercantile-porto urbano ora è diventato il luogo di contrasto tra due sistemi (porto e città) entrambi in espansione, estremamente energivori e consumatori di territorio, ciascuno dei quali trova nell'altro un limite alla propria espansione. In altri termini, lo stesso porto che per anni ha costituito la principale forma di sostentamento della crescita della città (e della ricchezza della sua classe commerciale ed industriale), è diventato una realtà autonoma che opera su una scala territoriale più vasta, e per il quale la città costituisce un ostacolo alla naturale espansione delle sue attività.

3. Il futuro di un porto urbano fra declino e riconversione

Lo scenario che è derivato dal processo appena descritto è quello di un sostanziale declino generalizzato di molti porti urbani. Il trend attuale vede infatti affermarsi una naturale "selezione" dei porti, in cui si assiste all'affermazione dei nodi di trasporto e terminali più efficienti, verso i quali si focalizzano i flussi di traffico più consistenti. Il traffico commerciale tende sempre più ad essere organizzato secondo criteri di efficienza, secondo i quali i principali operatori del settore selezionano i porti di riferimento su cui operare, nei quali concentrano i loro investimenti e le loro attività. Sorgono così un numero limitato di porti, facenti funzioni di *hub* marittimo, caratterizzati da un'elevata capacità di movimentazione delle merci e da un'organizzazione moderna e flessibile in grado di svolgere le tutte le operazioni logistiche e di handling in modo rapido e ad alto grado di automatizzazione. In tali porti si concentra la maggior parte del trasporto marittimo delle merci su scala internazionale, mentre i restanti terminali vengono relegati a porti secondari

agenti che svolgono una funzione di *feeder*, facendo convergere le proprie merci verso i grandi *hub* da cui partono le linee ed i collegamenti internazionali.

Non è un caso che i porti di nuova concezione (Gioia Tauro, ad esempio) che nascono con la finalità di svolgere un'attività di *hub* marittimo vengano strategicamente localizzati al di fuori dei centri urbani. Essi non necessitano infatti della vicinanza ad area urbanizzate, ma anzi ne verrebbero da esse ostacolate interferendo nell'organizzazione delle loro attività, nella possibilità di espansione futura e nella facilità di collegamento alle reti di trasporto veloce terrestre. Al contrario, una localizzazione ottimale di una infrastruttura portuale destinata a tale tipo di attività risulta quella lontano dalle aree molto urbanizzate, in cui si può contare su:

- **disponibilità di suoli elevata**, con la possibilità di reperirne altri in futuro, ove necessario, a prezzi contenuti,
- **presenza di fondali profondi** non molto distanti dalla costa,
- **collegamenti agevoli** con le reti di trasporto veloci autostradale e ferroviaria.

In questo modo, è possibile realizzare le necessarie strutture secondo criteri di efficienza e di convenienza economica (banchine dimensionate per natanti di grandi dimensioni, sistemi di carico/scarico efficienti, un *retroporto* sufficientemente esteso comprendente i necessari piazzali, magazzini, uffici, servizi pubblici, di pubblica assistenza e doganali, terminal intermodali integrati con le reti di trasporto terrestre, ecc.).

Come osservato, è evidente che la localizzazione di un porto all'interno di un'estesa area urbana non può facilmente offrire quanto appena riportato. Allo stesso tempo, le crescenti preoccupazioni di carattere ambientale, in particolare negli ambienti urbani, hanno fatto crescere l'attenzione sugli aspetti ambientali collegati alle attività portuali, le quali vengono viste sempre più come un limite per uno sviluppo eco-compatibile di molte città, se non un vero e proprio ostacolo allo sviluppo di eventuali attività collegate al turismo. Contemporaneamente, si osserva un progressivo aumento della domanda relativa a servizi di natura differente ugualmente localizzati nelle strutture portuali, che sono in fase di forte espansione proprio in prossimità di importanti agglomerati urbani, quali la nautica da diporto ed il settore delle crociere. Proprio l'espansione di questo tipo di attività può rappresentare la scelta vincente per molti porti di tipo tradizionale, per i quali l'interesse per i traffici di tipo tradizionale va calando a tutto vantaggio di queste nuove attività, più vicine ad una domanda espressa sempre più dall'utenza negli ambienti urbani e maggiormente compatibili ed integrabili rispetto al tessuto ed alle attività urbane circostanti. In particolare questa scelta risulta particolarmente vincente e fruttuosa in quelle

città e regioni che già esprimono caratteristiche di tipo turistiche ed in cui al domanda di strutture nautiche da diporto è in costante operatori del settore crocieristico (ormai sempre più raggruppate in imponenti gruppi economico-finanziari che focalizzano sull'industria del divertimento e del turismo il loro *core business*).

Determinante in tal senso, risulta la capacità della struttura portuale di offrire, od essere in grado di realizzare nei tempi richiesti dagli operatori, adeguate strutture a supporto di questo tipo di attività, in modo da favorire l'impianto di attività crocieristiche (i cui servizi a terra richiedono maggiore accuratezza ed attenzione rispetto ad un tradizionale traffico passeggeri su navi traghetto) e di incentivare l'espletamento *in loco* delle attività di nautica da diporto, la cui domanda, in costante crescita nei nostri mari, non è spesso adeguatamente soddisfatta da un'offerta di adeguato livello.

4. Il porto di Bari quale porto urbano

Il porto di Bari presenta pertanto tutte le caratteristiche di un porto urbano. Ne deriva che una qualsiasi ipotesi di intervento su di esso richiede l'analisi delle complesse problematiche che derivano dall'effettuare interventi che avranno effetto non solo sull'area interna al porto, ma anche ed in modo preponderante sul tessuto urbano circostante. Le possibilità di intervento sul porto di Bari vanno quindi studiate in un'ottica di pianificazione globale della città, definendo quali devono essere gli obiettivi di sviluppo della città e la dislocazione ottimale delle attività su tutto il territorio della città ed, in maniera più estesa, dell'area metropolitana.

Il porto di Bari si presenta sostanzialmente come un porto polifunzionale, interessato da attività differenti che riguardano essenzialmente traffici merci (commerciali), traffico passeggeri attraverso collegamenti regolari assicurati da linee di traghetti che collegano il capoluogo pugliese ai paesi dell'est d'Europa (Croazia, Montenegro, Albania, Grecia Turchia), attività crocieristica e nautica da diporto. In particolare, il settore delle crociere risulta particolarmente in espansione negli ultimi anni, con possibilità di una ulteriore forte espansione negli anni futuri. La nautica da diporto interessa attualmente alcune aree ed approdi localizzati lungo il litorale della città, in posizione per lo più decentrata rispetto agli approdi ed alle banchine del porto commerciale. Anche questo settore presenta margini di crescita rilevanti e verrebbe notevolmente incentivato dalla realizzazione di una coesa area all'interno del porto destinata a funzionalità turistico-sportive.

Il futuro del porto urbano di Bari può basare su proprio questi ultimi due settori le ragioni della propria crescita e del proprio sviluppo, in armonia con uno sviluppo armonico di tutta la città. Una delocalizzazione delle attività commerciali del porto con un conseguente decongestionamento del centro urbano della città può rappresentare una valida soluzione per creare margini di espansione al cuore commerciale del porto (che godrebbe della possibilità di espandersi di aree periferiche, dove le interazioni con il centro urbano sono meno forti), liberando spazi per una graduale riconversione delle aree più centrali della struttura portuale per una espansione delle attività di tipo diverso (approdi turistici, nautica da diporto, terminal crociere, ecc.), a tutto vantaggio di una crescita integrata della città, quale motore di sviluppo economico, turistico e culturale della città. Esempi riusciti in tal senso non mancano, a cominciare dall'esperienza fruttuosa dell'area portuale di Genova.

CONSIDERAZIONI RIGUARDO LO SVILUPPO DELL'AREA PORTUALE DI BARI

(M. Spilotros)

Premessa

“Non esistono economie competitive senza valide reti di trasporto. La creazione e il buon funzionamento della rete transeuropea di trasporto, riconosciuti come politica comunitaria da dieci anni rappresentano una condizione essenziale per la riuscita del mercato interno e per garantire una mobilità sostenibile in un'Unione ampliata. Malgrado ciò, la rete resta confrontata ad una crescita del traffico forte ma non equilibrata mentre la necessità di uno sviluppo sostenibile e di un'integrazione delle reti dei futuri Stati membri diventa più evidente. Le infrastrutture di trasporto restano mal utilizzate e mancano di finanziamenti a causa della non trasparenza dei costi pagati dall'utenza, dei mezzi finanziari di cui dispone l'Unione e di un quadro favorevole agli investimenti.”

Osservando ed analizzando i dati editi da istat, eurostat e Commissione Europea DG Trasporti e raffrontandoli con il masterplan che l'Autorità Portuale vuole realizzare si evince immediatamente che non c'è nessuna logica per uno sviluppo dell'area stessa e che le linee guida indicate da Brussels sono completamente disattese.

Infatti le nuove direttive ed azioni comunitarie hanno espresso chiaramente le linee su cui bisogna indirizzarsi e cioè: una politica d'intervento totale, globale e trasversale.

Tutti i programmi di finanziamento comunitari attuali, dal Marco Polo per lo start-up delle autostrade del mare sino ai progetti prioritari TEN, hanno come caratteristica comune quello di sostenere lo sviluppo economico visto non solo da un puro lato commerciale ma anche ambientale, turistico, sociale e di sicurezza.

Raddoppio della colmata di Marisabella e opere previste nel master-plan dell'Autorità portuale.

Il master-plan evidenzia come gli studi fatti sul traffico merci e passeggeri siano stati superficiali e non hanno tenuto conto delle direttive che Brussels era in procinto di emanare, evidenziano altresì che non si ha nessuna visione riguardo una politica di interventi a sostegno di medio-lungo termine dello stesso.

Scendendo più nel dettaglio e dato per “buono” il master-plan ci si chiede:

1) Come si adegua, alla fine dei lavori, tale area e le zone circostanti (quartieri e centri storici) con la DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti (Testo rilevante ai fini del SEE)?

2) Se il futuro del porto di Bari è nel diventare un porto di interscambio legato alla rete delle autostrade del mare, perché Regione Puglia, Autorità Portuale, Comune di Bari, Provincia e tutte le istituzioni interessate non hanno fatto nulla per poter far rientrare la Puglia, nello specifico Bari ed il suo porto, nelle reti trans-europee prioritarie che di fatto usufruiscono di un canale di fondi privilegiato di finanziamento? (vedasi cartina in allegato). L'unica opera che può collegarci alle reti di trasporto prioritarie, fortemente voluta dall'assessorato ai trasporti, è la tratta ferroviaria ad alta velocità Bari-Napoli che altro non è che il cavallo di troia per spostare tutto il traffico merci sul versante tirrenico ampiamente consolidato e funzionale già da alcuni anni.

3) Durante la “Ministerial Conference on the Motorways of the sea” tenutasi a Ljubljana, Slovenia, il 24 gennaio 2006 prima e sul sito del DG Trasporti dopo sono stati presentati e pubblicati studi sulle potenzialità di traffico merci nelle aree interessate dalle autostrade del mare, ebbene il risultato per il porto di Bari è un laconico “no potential”!!
http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/doc/potential/2005_mos_easter_n_med_cases_en.pdf ;

4) Qualcuno ha mai commissionato uno studio serio sulle previsioni di traffico merci e passeggeri nei prossimi anni?

5) Realizzata la colmata con quali fondi si realizzeranno le altre opere previste dal master-plan visto che la commissione ha adottato una politica di interventi e finanziamenti ad hoc per opere che, soprattutto se “circondate” da zone ad alta densità urbana, rispettino lo sviluppo sostenibile sia esso economico, ambientale, turistico e sociale delle aree metropolitane?

Per ridurre l'inquinamento e la congestione sulle strade, la politica dei trasporti dell'Unione europea intende promuovere entro il 2020 un massiccio trasferimento del traffico dalla strada verso altri modi di trasporto, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio. La capacità dei porti europei di assorbire l'aumento del traffico determinerà la capacità del settore marittimo di conquistare e mantenere nuovi clienti attraverso formule

di servizi porta a porta. È proprio nei porti che bisogna attuare molte delle nuove soluzioni di trasporto intermodale, per garantire un efficace trasferimento delle merci dalle navi alle reti stradali e ferroviarie e alle vie navigabili.

L'esperienza mostra anche che gli Stati nelle domande di aiuto finanziario, tendono a disperdere le risorse comunitarie su una moltitudine di progetti, anziché concentrarle su un numero più ristretto, cosa che permetterebbe ai finanziamenti comunitari di svolgere un ruolo di catalizzatore. L'assenza di precise scelte prioritarie penalizza l'efficacia globale di questi fondi. Per questo motivo, nella gestione del bilancio della rete transeuropea, la Commissione non accetta una dispersione tra numerosi progetti di piccole dimensioni e vuole concentrare i finanziamenti sulle priorità del Libro bianco (strozzature, trasporto marittimo a corto raggio, fine dell'isolamento delle regioni periferiche).

In un contesto caratterizzato da una penuria di risorse, l'obiettivo è offrire un quadro più adatto al finanziamento delle grandi infrastrutture di trasporto, facendo appello soprattutto agli strumenti esistenti che devono però essere rafforzati. Nel caso delle PPP (Partnership Pubblico Privato), la Commissione ha già trattato questi aspetti più di quattro anni fa, nella comunicazione sulla partecipazione del settore pubblico e privato al finanziamento dei progetti della rete transeuropea di trasporto che definisce chiaramente le condizioni di attuazione delle PPP per progetti di infrastruttura. Inoltre il regolamento finanziario TEN n. 1655/99 prevede aiuti alla costituzione di capitale di rischio (1% massimo del bilancio della rete transeuropea di trasporto) – sotto l'egida della Banca europea per gli investimenti – per contribuire ad organizzare partnership tra settore pubblico e privato nei progetti di reti transeuropee.

La Comunità dispone di quattro strumenti di bilancio per finanziare grandi infrastrutture di trasporto transeuropee: il FESR, il Fondo di coesione, lo strumento strutturale di preadesione (ISPA) e la linea di bilancio dedicata alle reti transeuropee che assegnano finanziamenti sotto forma di sovvenzioni. Ai termini del regolamento del Fondo di coesione *“la Commissione sostiene gli sforzi compiuti dagli Stati membri beneficiari per massimizzare l'effetto leva delle risorse del fondo promuovendo un maggiore ricorso a fonti private di finanziamento.”* Di fatto i cofinanziamenti comunitari attraverso il FESR o il Fondo di coesione possono servire a sostenere progetti secondo uno schema PPP. Ciò è reso possibile dal tasso elevato di sostegno possibile con questi fondi. Dopo fruttuose discussioni con la Commissione, la Grecia ha deciso di sviluppare delle PPP per alcuni dei suoi progetti stradali onde utilizzare i fondi così *“risparmiati”* per dei progetti ferroviari. Inoltre, è importante notare che negli ultimi anni il quadro economico e normativo e gli

strumenti di finanziamento hanno fatto progressi considerevoli, che rendono più facile – in teoria – la creazione di PPP.

La Puglia, insieme con Campania, Calabria e Sicilia, avranno a disposizione 18,867 miliardi di euro nel periodo 2007/2013.

I porti e la rete transeuropea dei trasporti: misure pratiche

Il compito di potenziare e ammodernare le capacità e gli impianti portuali ricade essenzialmente sul settore privato e sulle autorità nazionali e regionali, che sono maggiormente in grado di tenere conto delle circostanze locali dal punto di vista commerciale, ambientale e della sicurezza.

L'UE può offrire sostegno finanziario a progetti e studi di fattibilità relativi alle infrastrutture portuali nel quadro del programma per istituire la rete transeuropea dei trasporti (***Trans-European Transport Network –TEN-T***) che promuove, tra l'altro, lo sviluppo degli hinterland portuali. Questi progetti possono inoltre beneficiare degli aiuti dei fondi strutturali e di coesione e dei prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti. Oltre alla ricerca di nuove fonti di finanziamento, la realizzazione di questi grandi progetti si scontra con la mancanza di coordinamento tra le diverse risorse finanziarie pubbliche. Questo coordinamento è problematico in quanto bisogna stabilire un delicato equilibrio tra diverse priorità, a livello regionale, nazionale e comunitario, priorità non sempre convergenti.

In primo luogo a livello di contributo comunitario, i Fondi strutturali (FESR), il Fondo di coesione e ISPA hanno il vantaggio di consentire una partecipazione ai progetti significativa, – con tassi spesso superiori al 50% del costo totale del progetto – cosa che conferisce alle istanze comunitarie un peso considerevole, nel loro programma di attuazione, pur nel rispetto del principio di sussidiarietà. Questa situazione, favorevole allo sviluppo della TEN è però principalmente limitata ai paesi detti di coesione e alle regioni in ritardo di sviluppo.

Una corretta politica di intervento infrastrutturale trasversale sul territorio e nel caso specifico nel porto di Bari possono far sì che la quota spettante alla realizzazione delle stesse possa beneficiare di più programmi di finanziamento allo stesso tempo, quali quelli banditi dalla DG Ambiente, DG Impresa a sostegno del turismo etc.

CONSIDERAZIONI SULLA RELAZIONE DI MASTER PLAN PORTO DI BARI

(Roberto Dammicco)

Punti critici rilevati riguardano l'intermodalità nave-ferro:

1. "Uno tra gli obiettivi di fondo del progetto di ampliamento del porto di Bari è quello di **potenziare l'integrazione modale** per cercare di ridurre gli impatti negativi dei trasporti sull'ambiente. Il miglioramento infrastrutturale e lo sviluppo dell'intermodalità sono, infatti, essenziali per poter deviare i traffici verso modalità alternative con **minor impatto ambientale** rispetto alla strada."
2. "Nonostante la quota di trasporto via mare sia comunque piuttosto elevata, persiste, nell'ambito del *Corridoio Adriatico*, **un forte squilibrio modale a favore della strada** con circa 300 milioni di tonnellate per anno trasportate rispetto a meno di 30 milioni di tonnellate per anno trasportate via ferrovia.(pari al 10%)" Come si può notare dalla successiva tabella le previsioni di trasporto sino al 2015 non spostano sostanzialmente le percentuali di merci movimentate su ferro che si attestano sempre intorno al 10%. Ancora più spostate verso la modalità gomma risultano essere i dati di trasporto relativi al porto di Bari.

SU STRADA	2000	2007	2015
	Tonnellate		
Attraverso la Grecia	13.755.708	20.951.027	25.236.819
Attraverso il Corridoio 8	940.261	1.431.000	2.399.692
Attraverso il Corridoio 5	3.345.825	5.515.988	7.244.731
Totale su strada	18.041.795	27.898.015	32.881.242
SU FERROVIA	2000	2007	2015
	Tonnellate		
Da / per l'Italia	942.101	1.648.554	2.398.147
Da / per l'Europa Occidentale	352.320	614.715	896.419
Totale su ferrovia	1.294.421	2.263.269	3.294.566
TOTALE CARICHI (strada + ferrovia)	19.336.216	30.161.284	36.175.808

Tab. 2.2.3: previsione del quantitativo di merci per il Corridoio Adriatico.

3. "Un notevole impatto potrà avere la crescita dei rapporti con i Paesi dell'altra sponda dell'Adriatico. Superata una prima fase in cui la proporzione principale del tonnellaggio movimentato si tradurrà in traffico convenzionale - RO-RO o *trailer* - com'è del resto naturale per Paesi in cui il grado di infrastrutturazione è ancora abbastanza limitato, si

rileverà **una crescita sostanziale dei traffici container** non solo con origine e destinazione negli stessi Paesi balcanici, ma anche con origini e destinazioni più lontane (Romania, Bulgaria, Turchia, etc)”.

CONSIDERAZIONI

1. Vi è una logica **indeterminazione riguardo ai tempi** che saranno necessari per trasferire una significativa parte della movimentazione di merci sul vettore ferro. Potenziare la rete ferroviaria secondo il progetto del corridoio adriatico entro il 2012 non sarà impresa facile.
2. L'intera opera non comprende solo il potenziamento dei binari di corsa ma anche la **realizzazione strategica di parchi intermodali** in numero e dislocazione tali da rendere possibile la movimentazione delle merci (così come in parte già realizzato nel nord-est, punto di interconnessione con il corridoio V, in presenza degli interporti di Verona, Padova, Venezia, Cervignano, Rovigo, Trento e Trieste).(1). Al momento quindi, rispetto alle altre realtà geografiche italiane, soprattutto per i motivi sopra addotti, il Porto di Bari ha scarse potenzialità di sviluppo dei traffici sostenute ultimamente più dalle politiche di agevolazione fiscale e doganale che da una reale strategia complessiva.
3. E' un errore puntare sulla realizzazione dell'asse viario Nord-Sud quale collegamento unico con il porto, soprattutto per **l'impatto ambientale** perché l'asse si sviluppa in area fortemente urbanizzata . Lo sviluppo sostenibile e il contenimento dell'inquinamento ambientale hanno già convinto molti porti del nord adriatico a dotarsi (rif. porto di Capodistria dove il 70% delle merci si muove su ferro) di protocolli ISO 14000, sebbene non ancora obbligatori per il momento, ma indispensabili su interventi di medio e lungo periodo. Ne deriva, pertanto, una imprescindibile necessità di realizzare una rapida interconnessione con la rete ferroviaria. Ogni altra iniziativa che tardasse o pensasse di rendere superflua questa proiezione strategica finirebbe col rendere simile l'opera di ampliamento a un gigante dai piedi d'argilla di apocalittica memoria.
4. E parlando di **costi** e relativi **sprechi** mi sovengono alcuni degli interventi realizzati recentemente quali **l'interporto di Cerignola** (uno dei più grandi territori agricoli europei) realizzato anni orsono con il sedicente intento di favorire lo sviluppo economico del territorio. Già completato da diversi anni, non solo non è **mai entrato in esercizio**, ma è stato in assenza di tutela ripetutamente saccheggiato e vandalizzato. Pertanto risulta fondamentale la previsione di una strategia complessa di

interventi che non pensino alla singola realizzazione priva di un contesto che cresca contemporaneamente. In questo senso la sinergia è risparmio.

5. Nel caso in esame, un intervento sul porto che non preveda contemporaneamente **l'utilizzo di tutto ciò che è stato iniziato e mai finito, che è stato finito e mai messo in esercizio**, rischia di prevedere costi aggiuntivi e totalmente inutili.
6. Pertanto è necessario uno studio che valuti la potenzialità di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie disponibili sul territorio funzionanti e/o dismesse. Solo a mo' di esempio, esisterebbe la possibilità di utilizzare quota parte del vecchio tracciato della line ferroviaria Bari.- Taranto per strutturare importanti raccordi ed interporti come nel caso della nuova zona industriale di San Basilio-Castellaneta che si gioverebbe anche della vicinanza dell'asse autostradale.

Bari, 12.07.2006

Ing. Roberto Dammicco

(1) A chi obiettasse che i nodi intermodali suddetti facciano riferimento a situazioni economiche fiorenti per attività industriale e commerciale consolidati e dunque non paragonabili alla situazione meridionale, si potrebbero ricordare le potenzialità ancora inesprese della produzione agricola e di trasformazione.

IL PORTO POLIFUNZIONALE: FORTE ETEROGENEITÀ DEL TRAFFICO DA E PER IL PORTO.

(Nicola De Fano)

Il traffico pesante

Il piano regolatore Quadroni, ha previsto per il porto, l'accesso per i mezzi pesanti attraverso la camionale, che partendo dal Varco del porto di Via Caracciolo, si congiunge, scorrendo parallelamente all'asse Nord Sud, alla viabilità prevista da PRG.

Nel 2000 con fulmineo atto amministrativo, il consiglio comunale deliberava l'Accordo di programma per la realizzazione del tratto terminale dell'ASSE NORD SUD, finanziato in larga parte dall'autorità portuale, con la variante del tracciato della camionale. Quest'ultima veniva fatta confluire nell'ASSENORDSUD oramai trasformata nella visione degli amministratori in Autostrada cittadina, fino a Via Sangiorgi.

Il recupero dell'Area oramai nota come Cittadella della Cultura, ex Frigorifero e Macello Comunale, impedendo l'arrivo a raso dell'asse NS sul lungomare prospiciente l'Ansa di Marisabella, induceva il progettista Ing. Massimeo a progettare un complesso sistema viario per il tratto terminale dello stesso. L'asse viene interrato in un tunnel che parte da via T. Fiore, angolo Corso della Carboneria, e raggiunge un Rondò interrato a sette metri, con un complesso sistema di rampe e raccordi viari, da un lato verso il lungo mare, e dall'altro verso il porto, tale da occupare in quest'ultimo oltre il 50% dell'attuale colmata.

Tale soluzione, nei fatti ancora in essere, oltre ad essere stata fortemente osteggiata dagli abitanti di Via Tommaso Fiore, che vedevano trasformata la loro strada in arteria per il traffico pesante, viene oramai rigettata da gran parte dei nuovi e dei vecchi amministratori comunali.

La crescita dei volumi di traffico del porto di Bari, impone però una soluzione alternativa che minimizzi l'impatto con la viabilità della zona Nord del quartiere Libertà e del quartiere San Cataldo, oramai intensamente abitato.

Riprende pertanto corpo l'ipotesi che il collegamento per i mezzi pesanti da e per il porto, ritrovi la sua naturale sede nella Camionale di PRG ante variante 2000. Via Caracciolo è ancora strada sulla quale gli insediamenti edilizi debbono ancora essere realizzati. Questo consente di progettare e realizzare il tratto terminale della camionale, con gli infrastrutture e le aree di rispetto necessarie a minimizzare l'impatto del flusso veicolare sulle costruzioni da realizzare.

Volendo raccordare nei tempi brevi l'asse ND in via SanGiorgi sono state ipotizzabili diversi tracciati alternativi per la camionale, una volta superato l'asse viario di via Napoli.

Il traffico leggero

Abbandonando il tunnel per l'asse NS, bisogna immaginare, un riassetto della viabilità locale che veda attorno al rondò all'incrocio tra Via Brigata Regina e il Lungomare il suo snodo.

La funzione di raccordo tra Via T. Fiore e il suddetto rondò, può essere ben svolta da Via Oreste, meglio se adibita a senso unico. In tale ipotesi verrebbe meglio servito in entrata il

PARK & RIDE del Lungo Mare Vittorio Veneto, che per l'area a disposizione ha grandi potenzialità.

In uscita dal Lungomare le auto potrebbero attraversare il rondo posizionato al Varco Caracciolo e per la camionale abbandonare l'area portuale.

Le aree e le strutture di cui ai punti precedenti possono e devono essere immaginate come risorse a terra al servizio del Porto, per l'allocazione di Servizi per la retroportualità, l'interoperabilità gomma/treno, parcheggi.

La linea ferroviaria

È da prevedere il recupero della vecchia linea ferroviaria, che, dal Porto porta al Parco Nord. Sullo stesso tracciato, se ne prevede l'interramento, in corrispondenza degli incroci con gli assi viari, Lungomare e via Napoli.

Il completando Interporto (struttura mista pubblico privato) presso lo scalo Ferruccio che si va ad affiancare all'Interporto esistente delle RFI, beneficerebbe del collegamento su ferro con il Porto.

La cantierizzazione delle opere.

Qualsiasi siano le opere che si andranno a realizzare per il completamento della viabilità da e per il Porto, è da porre grande attenzione alle sequenze della cantierizzazione delle stesse.

Gli spostamenti dei flussi veicolari nella area portuale, come hanno dimostrato la presenza del papa sulla Colmata di Marisabella, sono oramai fortemente traumatici per il sistema viario dei quartieri a ridosso dei varchi portuali.

RELAZIONE USI CIVICI

Silvana Grilli, Matteo Magnesi, Onofrio Traversa

Vi sono due porti a Bari: il porto vecchio, a est della penisola originaria su cui sorge e sorgeva la città antica, e il porto nuovo (dal XIX sec.) ad ovest. I quartieri attualmente prospicienti il porto vecchio sono il San Nicola (città vecchia), il Murat, il Madonella, mentre quelli prospicienti il porto nuovo sono il San Nicola (città vecchia), il Murat, il Libertà, il San Girolamo-Fesca.

Il porto vecchio non è sostanzialmente delimitato da alcunché: sul molo foraneo si accede per dirigersi a locali di ristoro, mercato del pesce, un cantiere navale per nautica da diporto. Il porto nuovo è interamente recintato con muri sovrastati da cancellate.

La cancellata del porto vecchio risalente alla prima metà del secolo XX non è stata mai rimaneggiata, la cancellata recente posta a chiusura del bacino occidentale (cancellata fino a due anni fa inesistente) è alta e invasiva dal punto di vista paesaggistico ben più di quella della metà del secolo XX.

All'interno del porto nuovo nei pressi di un molo del primo secolo XX (Molo Pizzoli) vi sono alcuni edifici dismessi e spazi inutilizzati; subito all'esterno del porto nuovo in fregio al lungomare che porta alla Fiera del Levante vi sono ancora ampie (alcune decine di ettari) aree industriali dismesse (vedi area ex oleificio Gambardella, area ex oleificio Gaslini, area ex ferriere Scianatico).

Il bacino occidentale ("Ansa di Marisabella") nella parte confinante con il lungomare caratterizzata da bassi fondali è stato interrato purtroppo negli anni 80 di una ventina di ettari e se ne prepara in questi giorni un raddoppio per ultimare la "colmata" verso est spingendosi fino a raggiungere il Molo Pizzoli; su tali interramenti si dice dovranno collocarsi aree di stoccaggio containers, aree logistiche per servizi e movimentazione merci e mezzi. È stata ridisegnata negli anni 90 la vecchia stazione marittima costruita nel 1960 e sempre negli anni 90 è stata costruita una nuova stazione marittima sulla banchina del bacino nordorientale per servizio delle navi traghetto e passeggeri. Inoltre negli anni 90 è stato restaurato il vecchio edificio della Dogana (fine secolo XIX), è stata restaurata la Casa del Portuale (costruita negli anni tra le due guerre), sono state costruite nei decenni 1980 e 1990, due edifici per uso militare (uno ad ovest del bacino, nei pressi del faro, per la Guardia di Finanza, uno ad est del bacino, nei pressi della dogana, per la Capitaneria di Porto). È stato costruito in quest'ultimo anno un grande ed invasivo – purtroppo – autosilo nei pressi del Molo Pizzoli.

Dati rilevati:

Aree di colmata:	attuali, 20 ha programmati a breve;
Stazione Marittima:	1.500 mq su quattro livelli;
Dogana:	circa 2.000 mq.;
Casa del Portuale:	1.000 mq;
Guardia di Finanza:	600 mq su quattro livelli;
Capitaneria di Porto:	600 mq su quattro livelli;
Autosilo:	2.000 mq su due livelli.

Il 28.06.2001 approda in Consiglio Comunale l'Accordo di Programma tra Regione Puglia e Comune di Bari per l'approvazione della variante al P.R.G., relativa al raccordo del tratto terminale dell'Asse Nord/Sud e della ferrovia con l'area portuale dall'ansa di Marisabella.

L'opera viene sostenuta, come si evidenzia nella premessa dello steso Accordo di Programma, dal completamento della colmata di Marisabella.

L'approvazione, pena la perdita dei finanziamenti nell'assoluta mancanza di informazione alla città, nonostante lo sforzo delle poche voci di dissenso delle forze di opposizione e con una prassi consolidata di assenza di concertazione.

Le motivazioni del dissenso:

1. Sviluppo del porto non coerente con la crescita urbana della città (il Piano Regolatore del Porto, approvato nei primi anni 70 e mai modificato malgrado la nuova legge sui Piani Regolatori dei porti del 1994, la quale richiederebbe l'armonizzazione con le politiche urbane più generali, operando sia in passato che oggi con i soli "Accordi di Programma" ;

2. Interramento del lungomare

3. Devastazione del paesaggio;

4. Danni idrogeologici

5. Trasformazione dell'Asse Nord/Sud in un'arteria a traffico pesante di TIR per il collegamento alla colmata di Marisabella.

Tutto questo è emerso sotto la spinta di comitati e gruppi spontanei di cittadini, divenendo oggetto di dibattito pubblico nella città, con il coinvolgimento di tecnici ed esperti.

Il confronto con le istituzioni interessate (Autorità Portuale e Comune) ferme sulle loro posizioni e deboli argomentazioni, sia rispetto all'ipotetica realizzazione di un terminal container, pur in presenza di fondali inadeguati di soli 4 mt, sia ad un altrettanto ipotetico sviluppo occupazionale, è risultato molto difficile e apro tanto da produrre due esposti alla Procura della Repubblica.

La consapevolezza del problema da parte di gruppi di cittadini riunitasi nel Comitato "Fronte del Porto" ha prodotto iniziative di protesta, quali sit-in, assemblee pubbliche, cortei e confronti con la nuova amministrazione comunale che, in sede di conferenza di servizi per l'espressione del parere sul raddoppio della colmata, ha recepito l'obbligatorietà della Valutazione d'Impatto Ambientale.

La protesta del "Fronte del Porto" ha alimentato poi una fase propositiva che ha prodotto l'effetto di pensare a soluzioni alternative:

- Deviazione del traffico pesante sulla camionabile del P.R.G.;
- Valorizzazione della modalità ferroviaria all'interno del porto;
- Utilizzazione dell'attuale parziale colmata per usi civici adeguati alla riqualificazione di un'area urbana fieristica e sportiva.

La riqualificazione del territorio costiero che partendo da San Cataldo si sposta verso Nord (Palese-S:Spirito) deve rientrare in un futuro sviluppo di un'area portuale commerciale ad ampio respiro che veda la bonifica di dette aree, l'acquisizione di

manufatti dismessi ad uso culturale e sportivo, nonché la piantumazione di aree a verde da destinare alla fruizione dei cittadini nell'ottica della riappropriazione del water front.

Percorsi sportivi guidati, piste ciclabili, ampi terrazzamenti con l'utilizzo di materiale di scarso impatto ambientale, zone da cedere in uso a imprenditori locali per la ristorazione e per il tempo libero.

Individuazione sulla costa, con l'utilizzo di esperti di eventuali zone di ripopolazione faunistica o aree dove effettuare osservazione di volatili presenti sul nostro territorio

· Valorizzazione sulla costa dei circoli nautici presenti, nonché del piccolo diportismo.

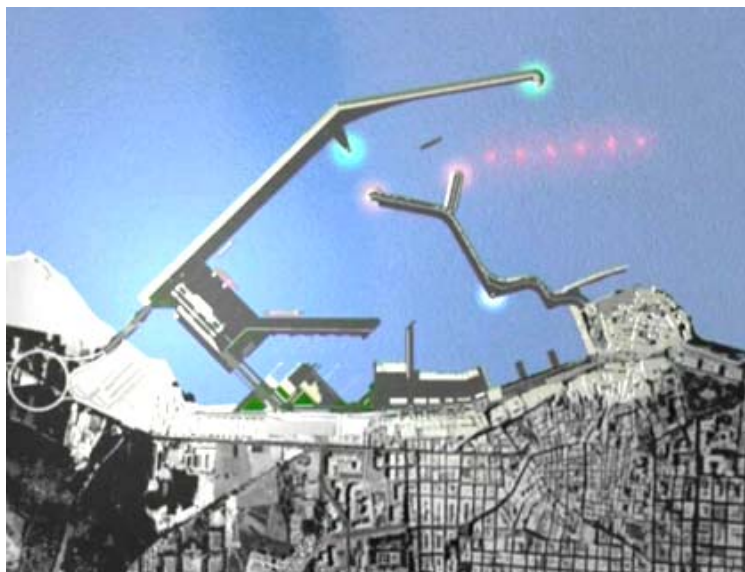
Aree attrezzate per la pesca sportiva e hobbistica, in un'ottica di reperimento di risorse economiche adeguate.



DOSSIER PER IL COMITATO FRONTE DEL PORTO DI BARI

a cura de "l'Altra campagna a Molfetta"

FORME DI PROGETTUALITA' ALTERNATIVA



nell'immagine il nuovo PRP di Molfetta

Considerazioni sul nuovo Piano Regolatore del Porto di Molfetta

Molfetta è una cittadina a nord di Bari con più di 60.000 abitanti, caratterizzata da uno stretto legame col suo porto e il mare Adriatico. La vocazione economica tradizionale è stata per lungo tempo la pesca, con una marineria peschereccia ancora oggi tra le più importanti di tutto il litorale e un mercato ittico di rilievo nazionale. Sarebbe comunque riduttivo incentrare nell'ottica strettamente economica tale dipendenza tra la città e il porto. Le due banchine principali si sviluppano lungo l'asse storico del "borgo antico": zona di passeggio e luogo di identità storica per tutta la popolazione molfettese. La necessità di modernizzare la struttura portuale rispetto alle nuove prospettive economiche, ha reso necessaria la committenza di un nuovo Piano Regolatore del Porto nell'anno 1985. Un progetto che ha visto la sua recente adozione definitiva grazie all'ultima revisione effettuata dalla Regione Puglia. Un ventennio di verifiche da parte delle istituzioni preposte, che hanno portato alla luce evidenti incongruenze nelle soluzioni progettuali adottate. I progettisti hanno individuato nella limitatezza delle strutture portuali, nella mancanza di un'adeguata viabilità di servizio e nella disorganizzazione delle attività presenti all'interno del porto oggi esistente le cause principali

del mancato sviluppo per la città. Molte delle aspettative vengono riposte nei nuovi insediamenti produttivi previsti nell'Area di Sviluppo Industriale e artigianale, nello spostamento del traffico merci su gomma in favore di quello via mare e negli scambi commerciali derivanti dall'est europeo. La realtà, invece, appare ben diversa. La vocazione industriale stenta ancora a decollare, così come altrettanto critica appare quella della pesca. Per quest'ultima, da una parte esiste la necessità di frenare l'eccessivo depredamento del mare, dall'altra vi sono le esigenze legate alla sopravvivenza delle imprese del settore. L'aumento dei costi di gestione, legati soprattutto al costo dei carburanti, ha ridotto sensibilmente i margini di guadagno per le ditte armatrici. Difficile pensare che, a fronte di un enorme sacrificio ambientale, si possa invertire la crisi strutturale di tali settori dotando la città di un porto più capiente.



Immagine storica del porto di Molfetta

Verso un progetto alternativo: cosa proponiamo

Alla luce delle considerazioni fin qui esposte, proponiamo una visione alternativa rispetto al Progetto del Piano Regolatore Generale per il Porto di Molfetta, basata sulla tutela dell'identità storico-culturale di tutta l'area interessata dall'intervento, sulla valorizzazione e riqualificazione delle strutture già esistenti e dalla ricerca di un modello di sviluppo che concili il rispetto dell'ambiente con scelte economiche efficaci. Così come indicato dal Ministero dell'Ambiente e del Territorio, vogliamo richiamare i progettisti alla massima cautela negli interventi per permettere di modulare nel tempo le dimensioni degli spazi e delle strutture al servizio delle varie attività che si svolgeranno nel porto. Riteniamo prioritario che vi sia la restituzione dell'attività peschereccia a quel ruolo di primo piano che le spetta di diritto nello scenario economico, sociale e culturale della realtà molfettese. Come si è già evidenziato in precedenza, una mirata politica per il riordino di tutto il comparto, più una serie di misure tese alla riduzione dei costi di gestione, possono rilanciare il settore legato alla pesca determinando nuove prospettive di sviluppo nel pieno rispetto dei parametri di sostenibilità ambientale. Ragionando sulla planimetria del porto, abbiamo provato a indicare una nuova organizzazione degli spazi e delle strutture già esistenti. Secondo la nostra idea sarebbe opportuno assegnare l'intero molo foraneo "San Michele", dalla sede della Capitaneria di porto in poi, al solo attracco delle

imbarcazioni da pesca. In questo modo sarebbe possibile garantire un ormeggio più consono al numero di pescherecci oggi esistenti, nella consapevolezza che esso resterà pressoché costante anche in futuro.

Un problema molto sentito dagli operatori del settore è legato dall'aumento dei costi del carburante. Una buona soluzione può derivare dalla riconversione dei motori marini dal diesel di derivazione petrolifera, al bio-diesel di origine naturale, a basso tasso di inquinamento, ottenuto dalla lavorazione dei semi oleosi (n.d.a. girasole, colza, soia, canapa, etc.). Indichiamo, inoltre, una riduzione o totale abolizione delle tassazioni legate ai combustibili (n.d.a. le accise) per quelle imbarcazioni che utilizzeranno il bio-diesel per la loro attività e l'avvio di politiche agricole che mirino a incentivare la coltivazione di girasole o colza (n.d.a. colture che si adattano molto bene ai nostri climi e ai nostri campi) anche mediante incentivi economici. Inoltre per rilanciare una corretta valorizzazione del pescato sarebbe possibile organizzare sagre ed eventi eno-gastronomici, mediante un'intesa programmatica fra il settore ittico e quello agricolo. In merito ai periodi di "fermo biologico" che le imbarcazioni da pesca sono tenuti a rispettare, si potrebbe puntare alla creazione di itinerari turistici marini (n.d.a. sfruttando ad esempio l'Oasi protetta di Torre Calderina), con la conversione stagionale dei pescherecci alla ricezione di turisti. Un aspetto per nulla secondario legato alla pesca riguarda gli incidenti che talvolta avvengono durante il lavoro a bordo dei natanti. Nel corso degli anni, purtroppo, numerose e preziose vite dei nostri concittadini sono state consegnate alle onde del mare. E' possibile limitare al massimo i rischi di incidenti attraverso:

- incentivi per la demolizione delle imbarcazioni più a rischio;
- moderne tecniche di progettazione e costruzione delle barche con utilizzo di materiali all'avanguardia;
- l'ausilio di moderne apparecchiature di segnalazione e monitoraggio a terra, oggi a disposizione, per i casi di emergenza.

Come già abbiamo avuto modo di dire, liberando le banchine "Seminario" e "San Domenico" dagli attracchi dei natanti da pesca, si potrebbe individuare in quella zona lo scalo turistico e da diporto, in virtù di fondali meno profondi, un moto ondoso più contenuto e con una cornice più consona a questa destinazione rappresentata dal "Vecchio Duomo", dal palazzo della Dogana e dagli altri stupendi edifici che si affacciano sul borgo. Lo sfruttamento degli spazi più ampi all'interno del porto esistente, la presenza dei cantieri navali, più l'esaurimento dei posti barca nei porti vicini (n.d.a. come Trani, Bisceglie e Giovinazzo) implicherebbe interessanti prospettive di ricaduta economica per la città. I cantieri navali, a traino dello sviluppo dell'economia legata alla pesca e il rilancio del polo turistico, avrebbero interessanti prospettive per le loro attività. Nascerebbe la necessità di adeguare gli spazi alle nuove esigenze e attrezzare l'area con tutta la rete dei servizi idrici e fognari (n.d.a. oggi assenti). E' indispensabile la messa in sicurezza di quei luoghi, mediante sistemi antincendio a norma di legge, e dotare di adeguate vie d'accesso le attività che si svolgono all'interno dell'area. Con la riqualificazione dell'approdo turistico vi sarebbe la possibilità per i cantieri di differenziare le loro attività, per non essere troppo legati soltanto al comparto pesca. In questo modo si potrà puntare anche su un rinnovamento tecnologico avanzato. Oltre al recupero degli edifici da ri-assegnare alle officine meccaniche già presenti, al fine di razionalizzare meglio gli spazi a disposizione si può prevedere la costruzione di capannoni funzionali alle fasi di assemblaggio finale delle imbarcazioni, da affidare temporaneamente con quote d'affitto alle ditte interessate. Si è anche pensato di anettere l'edilizia povera retrostante la zona dei cantieri, come scuole-museo dei saperi per la cantieristica e la marineria molfettesi. La zona commerciale, così come previsto nel Piano Regolatore generale del Porto, sarebbe bene localizzarla lungo la diga flangiflutti e collegarla alla terraferma per mezzo di un ponte stradale. Un intervento che

andrebbe a completare il sistema di protezione dell'intero porto, qualora venga accertata la sua compatibilità con l'area protetta da vincolo faunistico di Torre Calderina. Tale disposizione può risultare funzionale per via di una favorevole disposizione planimetrica, che andrebbe a connettere il trasporto merci direttamente alle principali vie di comunicazione, senza che esso si vada a sovrapporre al traffico cittadino e restando ben al di fuori del contesto urbano. Anche l'area prevista al servizio del sistema portuale per la raccolta e la distribuzione delle merci (n.d.a. il cosiddetto "autoporto"), prevista nel Piano Regolatore Generale del Comune di Molfetta, necessita di una più corretta valutazione di impatto ambientale, così come indicato nel decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Per ulteriori informazioni visita il **BLOG**: <http://tiportoamolfetta.splinder.com/>

Per contattarci via **e_mail**: porto.molfetta@yahoo.it

LA PIANIFICAZIONE E LA GESTIONE DELLE AREE PORTUALI DELL'ADRIATICO: VERSO UNO SVILUPPO SOSTENIBILE E PARTECIPATO

arch. Domenico Enrico Delle Foglie
Coordinatore del Forum Agenda 21, Molfetta

Lo scorso 18 giugno ad Ancona una rappresentanza di varie autorità municipali, provinciali e regionali dei paesi che s'affacciano su questo mare ha approvato l'*Adriatic Action Plan 2020* (AAP2020), sottoscrivendo l'impegno ad attuare – entro il 2020, appunto – una serie di azioni che coinvolgono l'intera regione adriatica, per la cui realizzazione s'è prevista la partecipazione di tutti governi, ai vari livelli, dal locale al nazionale, come pure delle comunità locali, queste ultime tramite gli strumenti di *governance* disponibili, tra i quali preminentemente l'Agenda 21; l'attuazione, la verifica, il monitoraggio e l'aggiornamento del piano avverranno nell'ambito del Forum delle Città Adriatiche e Ioniche.

L'AAP2020 ha programmato, un cospicuo numero di azioni, sia generali, da mettere in atto nell'intero bacino adriatico, sia specifiche e particolari, di rilevanza locale; tra le varie misure s'è prevista l'implementazione di sistemi di controllo e di governo dello sviluppo delle aree portuali, come pure l'incremento delle cooperazioni tra autorità portuali e municipalità.

Per fare qualche esempio concreto, tra le azioni da attuare in modo diffuso, si potrebbe citare quella di cui s'è fatta carico l'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto, consistente nell'impegno di redigere un *Manuale di gestione ambientale delle aree portuali* che potrà essere adottato in tutti i porti adriatici, mentre tra le azioni da attuare a livello locale si può annoverare quella intrapresa dalla municipalità di Pescara che, nel dare avvio alla formazione di un nuovo Piano del Porto (PRP), ha stabilito – anche sulla base d'un esplicito impulso della Capitaneria di Porto – di connettere strettamente con l'Agenda 21 locale l'iter formativo di questo piano, proprio per far sì che ci sia un significativo contributo della cittadinanza nella definizione delle scelte di progetto, già a partire da quelle preliminari di precisazione dei suoi obiettivi.

Pure Molfetta ha scelto di intraprendere una strada simile, ma qui ci si è trovati davanti ad una situazione un po' più complessa rispetto quella che caratterizza il capoluogo abruzzese; Molfetta infatti, a differenza di Pescara, non sta iniziando oggi a pianificare il futuro del suo porto, bensì già possiede un "nuovo" PRP, approvato in via definitiva poco meno di due mesi fa, dopo un lungo e sofferto iter. Questo piano però, anche a causa della lunghezza del processo di approvazione, appare inadatto a garantire l'equilibrato sviluppo del vecchio porto, ciò anzitutto perché gli obiettivi che il PRP molfettese si è posto risultano difficilmente armonizzabili tra di loro: secondo l'assetto programmato, il bacino portuale dovrebbe accogliere al suo interno contemporaneamente un porto mercantile, un porto peschereccio, un porto turistico ed un'area destinata alle attività cantieristiche; non è necessario scendere nei dettagli per comprendere che ci siano corposi attriti tra alcuni tra questi settori funzionali, incompatibilità che, se non eliminate o almeno adeguatamente temperate, rischiano di pregiudicare il buon esito dell'opera.

A onor del vero le condizioni che c'erano quando s'è iniziato a concepire il PRP molfettese erano differenti da quelle odierne, allora il Muro di Berlino era ancora in piedi ed i flussi commerciali con i paesi d'oltrecortina non erano quelli attuali. Ma soprattutto Molfetta nella

prima metà degli anni Ottanta possedeva una consistente flotta peschereccia – senz'altro la più importante del basso Adriatico – con più di 160 battelli, mentre oggi, per effetto delle politiche comunitarie che hanno incentivato la messa in disarmo dei pescherecci, la flotta da pesca molfettese conta meno di 100 imbarcazioni, con un trend che, secondo le previsioni, continuerà ad essere ancora negativo per qualche anno, causando un'ulteriore contrazione di qualche decina di unità. Già queste variazioni dello stato di partenza giustificerebbero la necessità di rimodulare del PRP, ma questo piano mostra d'avere pure altre criticità irrisolte sotto il profilo ambientale e sotto quello paesaggistico: il porto molfettese lambisce, ed in parte si sovrappone, ad un tratto del posidonieto Barletta - San Vito (un ecosistema di elevato valore, classificato come pSIC) e – come accade anche in molti altri centri urbani costieri pugliesi – è a diretto contatto con il nucleo medievale di questa città, anzi è il porto stesso che si fonde con la città storicamente consolidata e realizza uno scenario che nell'immaginario comune coincide con quella che potremmo definire l'icona stessa della "molfettesità": una melodia corale che unisce in un *unicum* i moli, il faro, le banchine, la Chiesa Vecchia che domina sul tutto, il Palazzo della Dogana, il Borgo e Corso Dante, i mercati del pesce, i cantieri navali dei "mastri d'ascia" con le loro imbarcazioni di legno di varie taglie che in qualche punto penetrano nel tessuto urbano, la Cala de' Pali, la Madonna dei Martiri e l'Ospedale dei Crociati. Di tutto ciò il PRP non ne comprende lo spirito e quindi non finisce per non rispettarne la forma, giungendo a stravolgere un assetto che invece sarebbe insensato non tutelare, conservare e valorizzare.

È per questo motivo che Agenda 21 ha segnalato la necessità – accolta e fatta propria dall'autorità comunale e quindi inserita nell'AAP2020 – di creare un sistema integrato di programmazione, gestione e controllo dello sviluppo dell'area portuale, che, muovendo da un'approfondita valutazione economico-ambientale-sociale, consentisse di ricalibrare le strategie di sviluppo dell'infrastruttura portuale per poter ridefinire i vigenti strumenti di pianificazione al fine di immettere e potenziare quei contenuti paesaggistico-ambientali che attualmente risultano incompleti, con l'obiettivo di conservare e valorizzare i beni culturali e paesaggistici presenti nell'area portuale come pure quelli ad essa contigui, ma anche di rivedere il funzionamento dell'opera, prediligendo l'immissione di attività economiche di minor peso ambientale, il tutto da realizzare in modo partecipato e condiviso, per poter superare i limiti della pianificazione tradizionale e per poter disporre di una pluralità di punti di vista che può consentire a chi deve alla fine assumersi la responsabilità di decidere, di potere agire nella maniera meno arbitraria e più oggettiva possibile.

Alcune criticità del porto barese sotto alcuni aspetti presentano delle notevoli affinità con quelle dello scalo molfettese ed esse potrebbero essere affrontate e risolte in maniera analoga e, considerando che anche Bari ha dato avvio ad un proprio processo di Agenda 21 locale, meglio se in un confronto strutturato con gli attori locali all'interno del Forum.