

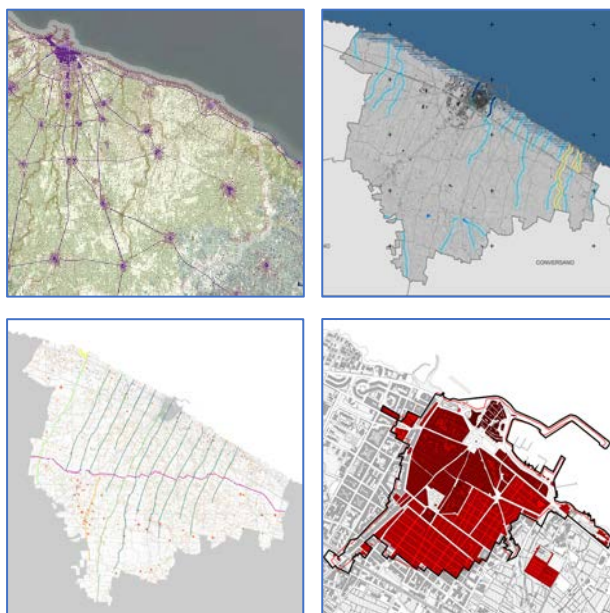


Comune di Mola di Bari – Assessorato all'Urbanistica



Politecnico di Bari

**Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica
(DICATECh)**



**PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PIANO URBANISTICO GENERALE
AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO
PRELIMINARE**

Incaricato: Ing. Vito Berardi

Responsabile scientifico: Prof.ssa Angela Barbanente

Gruppo di lavoro: Prof. Ing. Laura Grassini, Dott. Pasquale Balena, Arch. Mariella
Annese, Arch. Maria Cristina Tagarelli

Mola di Bari – Bari, dicembre 2021

Indice

1	Introduzione	3
2	Il quadro pianificatorio e programmatico alla scala regionale e metropolitana	5
2.1	Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	5
2.1.1	Il sistema delle tutele	6
2.1.1.1	Ricognizione degli elementi tutelati dal PPR	6
2.1.1.2	Approfondimenti alla scala locale	9
2.1.2	Lo Scenario Strategico	20
2.1.2.1	La Rete Ecologica Regionale	21
2.1.2.2	Il Patto città-campagna	22
2.1.2.3	Il Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce	24
2.1.2.4	La Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri	24
2.1.2.5	I Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali	26
2.2	Piani e programmi della Città Metropolitana di Bari	27
2.2.1	Piano Strategico Metropolitano (PSM)	27
2.2.2.	Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari	30
2.2.3.	Progetto “Periferie Aperte”	32
2.2.4.	Programma Nazionale della Qualità dell’Abitare	33
2.3	Piani e programmi di aggregazioni di comuni	34
2.3.1	SAC “Mari tra le mura”	35
2.3.2	Piano di Azione Locale del GAL Sud-Est barese	36
2.3.3	Patto territoriale “POLIS”	37
2.3.4	Percorsi di interconnessione tra ciclovie adriatica, ciclovie del waterfront e stazioni	38
3	Il sistema locale	41
3.1	Il sistema socio-economico	41
3.2	Il sistema insediativo	54
3.3	Il quadro pianificatorio e programmatico locale	57
3.3.1	Programma di Recupero Urbano	60
3.3.2	Programma di Iniziativa Comunitaria Urban II	61
3.3.3	Contratto di Quartiere II	63
3.3.4	Programma Integrato di Rigenerazione delle Periferie	64
3.3.5	Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana	66
3.3.6	Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile	68
3.3.7	Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile	69
3.3.8	Piano Comunale delle Coste	71
3.3.9	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile	72
3.3.10	Studio di fattibilità per la sistemazione dell’Area Portuale: dalla Città porto al Porto Città	73
3.3.11	Progetto di Sistemazione dell’Area portuale - Fronte mare sud	75
3.3.12	Sistemazione waterfront portuale versante sud – 2° lotto funzionale	76
3.3.13	Progetto di Sistemazione del Fronte Mare urbano - lato nord	77
3.3.14	Agro.Bio.Medit	79
3.3.15	Progetti di rigenerazione urbana	80
3.4	La partecipazione civica alla formazione del PUG	82
3.4.1	Il percorso partecipativo	82
3.5	Il processo di pianificazione: il PUG in relazione a piani e progetti sovralocali e locali	88
4	Prospettive di lavoro	91

1 Introduzione

Il presente Documento è stato redatto nell'ambito della convenzione sottoscritta in data 06.10.2010 tra il Comune di Mola di Bari ed il Politecnico di Bari e il successivo "Atto aggiuntivo alla Convenzione tra il Comune di Mola di Bari e DICATECh del Politecnico di Bari per attività di consulenza scientifica per l'insediamento e l'attivazione dell'ufficio della pianificazione", di concerto con l'Ufficio Urbanistica del Comune di Mola di Bari ed in particolare con l'Ing. Vito Berardi (tecnico incaricato), e in coerenza con quanto stabilito nella Deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 28.12.2018 avente per oggetto "Piano Urbanistico Generale – Atto d'Indirizzo" e relativo allegato A "Orientamenti tecnico-scientifici e organizzativi per il riavvio del processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Documento propedeutico all'Atto d'Indirizzo".

In particolare, il su citato allegato alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 37/2018, dopo aver sintetizzato lo stato di avanzamento del processo di pianificazione nel comune di Mola di Bari, evidenziava, in primo luogo, la necessità di confermare, nella prosecuzione delle attività di pianificazione, i principi cardine già definiti dal Comune di Mola per il processo di pianificazione – principio di sussidiarietà, di efficienza e celerità dell'azione amministrativa, di trasparenza delle scelte, di equità fra proprietari dei suoli, di sviluppo sostenibile – e la strategia di sviluppo indicata nel Documento Programmatico Preliminare del PUG, adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 17 del 21.07.2009 avente per oggetto "Piano Urbanistico Generale – Documento Programmatico Preliminare – Adozione".

Tale strategia è stata definita in stretta coerenza con gli indirizzi per la redazione del PUG contenuti nel Documento di riflessione urbanistica (di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 1 del 28.02.2003 "Primo documento di riflessione urbanistica. Discussione e orientamenti" e alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 46 del 06.10.2004 "Documento conclusivo di riflessione urbanistica. Presa d'atto e indirizzo") e con la strategia di sviluppo locale contenuta in una serie di atti di pianificazione e programmazione per la rigenerazione urbana e la valorizzazione del territorio in corso alla data della elaborazione del DPP. Caratterizzata da un saldo ancoraggio al contesto e, allo stesso tempo, da un'apertura al contesto nazionale e internazionale, essa propone un mutamento della prospettiva dalla quale guardare al ruolo di Mola di Bari nel sistema regionale: non più amorfa periferia di un sistema metropolitano, ma cerniera fra il capoluogo regionale e il sud-est barese sino alla Valle d'Itria, territorio interessato negli ultimi anni da dinamiche di sviluppo particolarmente vivaci soprattutto nel settore del turismo.

Tale strategia si basa, da un lato, sull'obiettivo di potenziamento dei settori della pesca e del turismo, sulle quali all'epoca della redazione del DPP si incentrava l'azione di sostegno allo sviluppo promossa dal Comune di Mola di Bari. Queste attività hanno implicazioni dirette e indirette sugli interventi di trasformazione fisica del territorio, prevedendo la riqualificazione della fascia costiera e il recupero e la rivalutazione della città storica. Nel contempo, la strategia attribuisce un ruolo centrale anche dalla valorizzazione del settore agricolo nel sistema produttivo locale. Ciò richiede la definizione di uno strumento urbanistico che non consideri il territorio extraurbano quale area residuale rispetto agli interessi convergenti sull'urbano, ma che, al contrario, sia in grado di coglierne le valenze culturali, idrogeologiche ed ambientali, prevedendo specifiche misure di tutela e di valorizzazione. Infine, si evidenzia la necessità di prestare attenzione, nella definizione dei progetti di sviluppo e di rigenerazione del territorio comunale, alle esigenze localizzative delle attività produttive manifatturiere, cercando di superare i problemi provocati da alcune errate localizzazioni e rigidità normative del PRG vigente. Il recente insediamento di un'azienda di un importante gruppo industriale nel settore della meccatronica induce, infatti, a riflettere sui fattori di attrattività che Mola di Bari può vantare anche in questo comparto.

La multidimensionalità di questa strategia risulta, peraltro, particolarmente utile in un periodo caratterizzato da forti incertezze come quello che stiamo vivendo, in considerazione delle enormi fragilità socio-economiche e ecologiche che i sistemi locali con basso grado di eterogeneità e

diversificazione stanno mostrando. Anche per questa ragione, occorre evitare i possibili effetti distorcenti prodotti negli ultimi anni, nel sud-est barese e nell'intera regione, dai percorsi di sviluppo del settore turistico.

In secondo luogo, il documento di orientamento tecnico-scientifico e organizzativo per il riavvio del processo di formazione del Piano Urbanistico Generale, di cui all'allegato A della Deliberazione del Consiglio Comunale n. 37/2018, evidenziava la necessità di effettuare alcune analisi di maggiore dettaglio per aggiornare il sistema delle conoscenze contenuto nel Documento Programmatico Preliminare, in ragione delle modifiche intercorse nel sistema territoriale e nel quadro pianificatorio e programmatico di area vasta, da un lato, e nel sistema socio-economico e programmatico locale, dall'altro.

Il presente documento illustra gli esiti di tali approfondimenti, operati dal gruppo di ricerca del Politecnico di Bari impegnato nell'attuazione dell' "Atto aggiuntivo alla Convenzione tra il Comune di Mola di Bari e DICATECh del Politecnico di Bari per attività di consulenza scientifica per l'insediamento e l'attivazione dell'ufficio della pianificazione", in coerenza con quanto stabilito nella su citata Deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 28.12.2018 e di concerto con l'Ufficio Urbanistica del Comune di Mola di Bari ed in particolare con l'Ing. Vito Berardi (tecnico incaricato).

2 Il quadro pianificatorio e programmatico alla scala regionale e metropolitana

Il principale elemento di novità del quadro di riferimento pianificatorio e programmatico alla scala regionale e metropolitana rispetto a quello precedente l'approvazione del DPP, è costituito dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). La sua approvazione ha comportato, da un lato, la modifica del quadro delle tutele paesaggistiche previgente; dall'altro, ha definito nuovi elementi conoscitivi e strategici per la valorizzazione dei paesaggi regionali, che costituiscono punti di riferimento imprescindibili per l'elaborazione delle strategie di pianificazione di tutti i piani sottordinati.

Altro elemento di novità nel quadro programmatico di area vasta è legato all'istituzione della Città Metropolitana di Bari (CMB), avvenuta in conformità alla L. 56/2014. In base ai compiti di pianificazione affidati a tale nuovo Ente, la CMB ha predisposto un proprio piano strategico contenuto nel Documento Unico di Programmazione (DUP), aggiornato con cadenza triennale. In attuazione della propria visione strategica la CMB ha, quindi, sottoscritto due importanti programmi di interventi a valere su risorse messe a disposizione dal Governo nazionale: il Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari (c.d. "Patto") e il Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane (c.d. "Programma Periferie").

Infine, nella ricostruzione del quadro programmatico di area vasta si devono considerare una serie di atti di programmazione promossi da varie aggregazioni di comuni di cui fa parte il comune di Mola di Bari. Tra questi, meritano di essere citati: il Progetto "Mari tra le mura" finanziato nell'ambito del Bando regionale per i Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) e il Piano di Azione Locale del GAL Sud-Est Barese.

2.1 Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) è stato approvato nel 2015 e costituisce il principale riferimento sovraordinato regionale in materia di pianificazione territoriale e paesaggistica. Esso persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata dallo Stato Italiano con L. 9 gennaio 2006, n. 14. Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico sostenibile e durevole attraverso la valorizzazione delle risorse materiali e immateriali del territorio, la conservazione e il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, culturale e ambientale, il riconoscimento del ruolo della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

L'Atlante del patrimonio del PPTR fornisce la descrizione, l'interpretazione e la rappresentazione identitaria dei paesaggi della Puglia. Il quadro conoscitivo è articolato in descrizioni analitiche, descrizioni strutturali di sintesi e interpretazioni identitarie e statutarie, ed è rappresentato sia alla scala regionale sia alla scala di "Ambito paesaggistico". Mola di Bari ricade nell'Ambito 05/Puglia centrale, a sua volta suddiviso in tre Figure territoriali. La figura 5.3, "Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto", è quella che include Mola di Bari. L'Atlante rappresenta il presupposto essenziale per la visione strategica del PPTR. Su questa si basa l'individuazione delle regole statutarie per la tutela, riproduzione e valorizzazione degli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica delle diverse parti del territorio regionale e al contempo risorse per il futuro sviluppo.

In attuazione del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (Codice), e conformemente con la Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14), il PPTR non si limita, infatti, a "ritagliare" singoli beni paesaggistici e a sottoporli a specifiche norme di tutela. Esso disciplina l'intero territorio regionale e concerne tutti i paesaggi di Puglia, non solo quelli che possono essere considerati

eccezionali, ma altresì i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati, non solo i paesaggi extraurbani ma anche la città consolidata, nella quale la gran parte delle genti di Puglia vivono. Nel Piano, pertanto, coesistono una parte prescrittiva, legata al sistema delle tutele, con una parte strategica e progettuale, che assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze di degrado paesaggistico in atto e costruire le precondizioni di un diverso sviluppo socio-economico fondato sulla produzione di valore aggiunto territoriale.

Il PPTR è, quindi, profondamente diverso dal Piano Urbanistico Territoriale Tematico – Paesaggio (PUTT/P) vigente all'epoca della elaborazione del DPP. La conformazione della pianificazione urbanistica generale comunale al PPTR non comporta, come per il PUTT, una mera verifica di conformità al sistema delle tutele previsto dal piano. Come specificato nei paragrafi che seguono, esso richiede, invece, approfondimenti alla scala locale delle conoscenze, degli obiettivi generali e specifici, e del complesso delle disposizioni normative del PPTR.

2.1.1 Il sistema delle tutele

Il sistema delle tutele del PPTR, articolato in beni paesaggistici (BP) e ulteriori contesti paesaggistici (UCP), fa riferimento a tre sistemi, a loro volta articolati in componenti:

1. Struttura idrogeomorfologica (Componenti geomorfologiche e Componenti idrologiche)
2. Struttura ecosistemica e ambientale (Componenti botanico vegetazionali e Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici)
3. Struttura antropica e storico culturale (Componenti culturali e insediative e Componenti dei valori percettivi)

Per essi il PPTR definisce indirizzi, direttive, prescrizioni (per i beni paesaggistici) e misure di salvaguardia e utilizzazione (per gli ulteriori contesti paesaggistici).

2.1.1.1 Ricognizione degli elementi tutelati dal PPR

Nel territorio di Mola di Bari il PPTR ha individuato una serie di BP e UCP da tutelare.

Struttura idrogeomorfologica

Tra le componenti geomorfologiche si segnala la presenza, nella parte sud del territorio, di quattro grotte (Grotta De Stasi, Grotta e Grotticella della Masseria Ruggiero, Grave Di Minghiazze) e di varie doline/inghiottitoi tutelate come UCP. Lungo l'area costiera, nell'area compresa tra il centro abitato e l'insediamento di Cozze, sono tutelate quattro lame: due in località Mantovana e due (gravina di Monsignore e lama presso Cozze) più a est, queste ultime tutelate anche come aree appartenenti al reticolo idrografico di connessione alla RER nell'ambito delle componenti idrologiche.

Tra le componenti idrologiche si segnala, inoltre, la tutela ex art. 142, co.1, lett. a del Codice relativa all'intera fascia costiera, per una profondità di 300 m. dalla linea di costa. In tale area sono presenti anche due sorgenti tutelate come UCP.

Per la perimetrazione e l'esatta localizzazione delle aree sopra indicate si rinvia alla tavola n. 1.

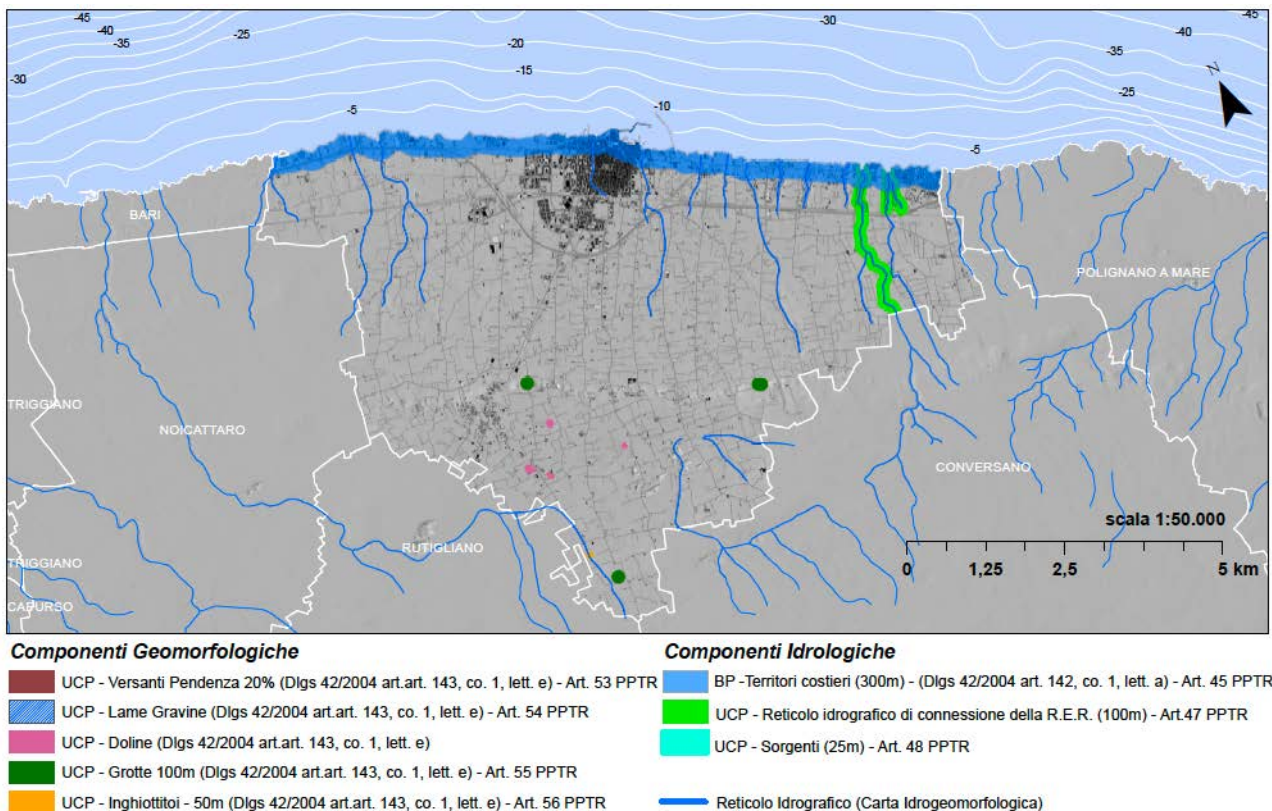


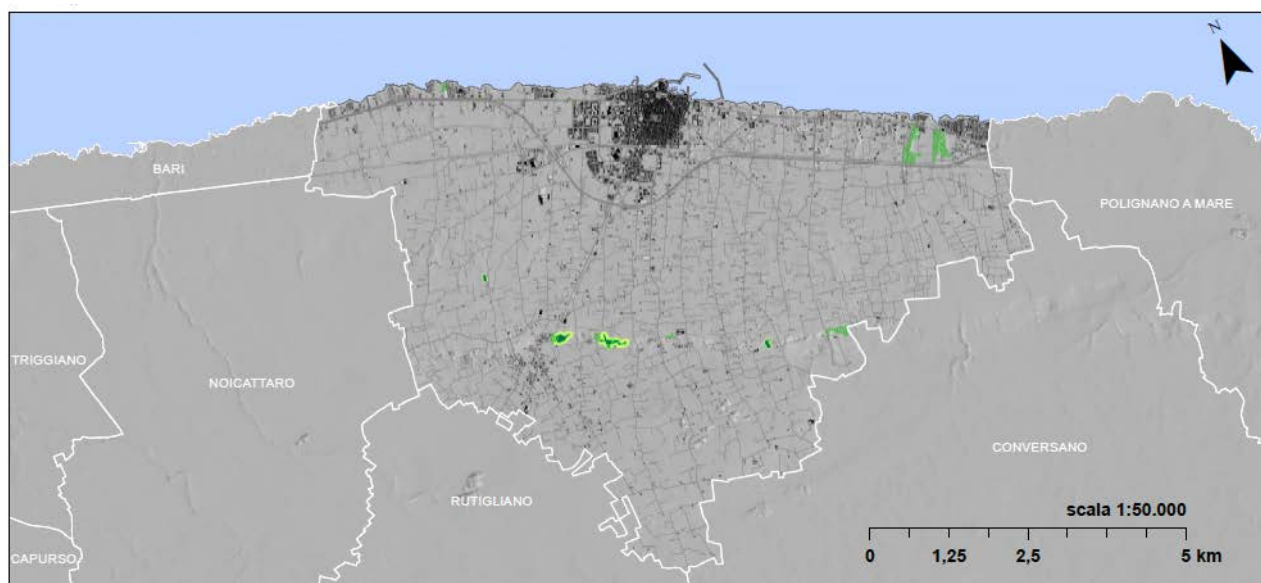
Tavola 1. Struttura Idrogeomorfologica (Elaborazione da PPTR – Tavole della Sezione 6.1.1 e 6.1.2)

Struttura ecosistemica e ambientale

Tra le componenti botanico vegetazionali si riscontra la presenza di alcune formazioni boschive di limitata estensione, tutelate come BP ex art. 142, co. 1, lett. g del Codice, attorno alle quali il PPTR ha individuato un'ulteriore fascia di rispetto tutelata come UCP; i due boschi si trovano prevalentemente nell'area compresa tra l'insediamento di San Materno e la masseria Monsignore. Nella stessa area sono presenti anche alcune aree con formazioni arbustive in evoluzione naturale, tutelate come UCP dal PPTR. Altre aree con tali formazioni sono presenti in corrispondenza delle due lame più prossime all'insediamento di Cozze e su una piccola area nei pressi di Cala Paduano lungo la costa nord.

Nel territorio di Mola non sono presenti aree appartenenti alle componenti delle aree protette e dei siti naturalistici.

Per la perimetrazione e l'esatta localizzazione delle aree sopra indicate si rinvia alla tavola n. 2.



Componenti Botanico-Vegetazionali

- BP Boschi BP Boschi (Dlgs 42/2004, art. 142, co. 1, lett. g) - Art.62 PPTR
- UCP - Formazioni arbustive in evoluzione naturale) - (Dlgs 42/2004, art. 143, co. 1, lett. e) - Art. 66 PPTR
- UCP - Aree di rispetto dei boschi (100m - 50m - 20m) - (Dlgs 42/2004, art. 143, co. 1, lett. e) - Art. 63 PPTR

Componenti delle Aree Protette e dei Siti Naturalistici

- UCP - Siti di rilevanza naturalistica - (Dlgs 42/2004, art. 143, co. 1, lett. e) - Art. 73 PPTR

Tavola 2. Struttura Ecosistemica e Ambientale (Elaborazione da PPTR – Tavole della Sezione 6.2.1 e 6.2.2)

La Struttura antropica e storico culturale

Le aree tutelate come componenti culturali e insediative all'interno del territorio del comune di Mola sono numerose. Lungo la costa sud, in corrispondenza della parte terminale delle lame e nei pressi della Masseria Pesce, sono presenti alcune aree tutelate come BP ex art. 136 co. 1, lett. c) e d) del Codice, ricomprese nel "Territorio delle lame ad ovest e a sud-est di Bari" vincolato con DM 1/8/1985 come "Immobili e aree di notevole interesse pubblico". Tra le componenti culturali e insediative sono, inoltre, presenti due zone di interesse archeologico, tutelate come BP ex art. 142, co. 1, lett. h del Codice; la prima, più estesa, nei pressi di Cala Paduano lungo la parte nord-ovest della costa, l'altra, minore, nell'area a sud, tra la masseria Accolti e la masseria Pepe. Nel territorio di Mola di Bari ricade, inoltre, l'area di rispetto di un'ulteriore zona di interesse archeologico, localizzata in agro di Bari lungo la costa nord; tale area di rispetto è tutelata come UCP. Si evidenzia, inoltre, la presenza di varie aree tutelate tra gli UCP come testimonianza della stratificazione insediativa in quanto oggetto di vincoli architettonici ex L. 1089/1939 o di segnalazioni architettoniche. Tra queste: Masseria del Barone (vincolo architettonico), Masseria Centrone, Masseria Spilotros, Cripta di S. Giuseppe (vincolo architettonico), Masseria Pesce, Chiesa di S. Giovanni (Vincolo Architettonico), Cappella Regina degli Angeli di Villa Lorusso (vincolo architettonico), Masseria Fieno, Masseria Rinaldi, Masseria Sant'Angelo, Masseria Vecchia, Masseria Alberotanza, Masseria Pepe, Masseria Accolti, Masseria Recchia, Masseria Netti, Masseria Introna, Masseria San Vincenzo, Masseria Roberti. Tali beni, pur diffusi su tutto il territorio, sono particolarmente addensati nell'area compresa tra San Materno e la Masseria di Monsignore. Un'area buffer di 100 m. attorno ai singoli beni è, inoltre, tutelata come UCP "area di rispetto". Tali beni, tuttavia, costituiscono solo una parte dei beni architettonici con rilevanza identitaria diffusi nell'agro molese. Nel territorio rurale di questo comune, infatti, sono diffusi molti beni identitari sui quali non esiste alcuna forma di tutela né sono oggetto di strategie integrate di valorizzazione. Questi vanno dal sistema della viabilità storica dei *Capodieci*, a numerosi piccoli manufatti rurali per la raccolta delle acque, quali cisterne e norie, a un patrimonio architettonico di più

consistenti dimensioni costituito da masserie e ville gentilizie. Tali beni saranno oggetto di approfondimento nel par. 2.1.1.2.

Nell'ambito delle componenti culturali e insediative, infine, il PPTR ha inteso tutelare come UCP la "città consolidata", definita come "quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento, come individuati nelle tavole della sezione 6.3.1." (Cfr. art. 76 delle NTA del PPTR). Per tale contesto il PPTR non ha individuato specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione, definendo, tuttavia, negli indirizzi e nelle direttive relative alle componenti culturali e insediative, specifiche indicazioni da recepire in sede di adeguamento o formazione dei piani sottordinati.

Tra le componenti dei valori percettivi si segnalano, infine, due "strade a valenza paesaggistica" tutelate come UCP (SP 111 Mola-Rutigliano) e una "strada panoramica" (SP 50 Cozze-Conversano), anch'essa tutelata come UCP.

Per la perimetrazione e la esatta localizzazione delle aree sopra indicate si rinvia alla tavola n. 3.

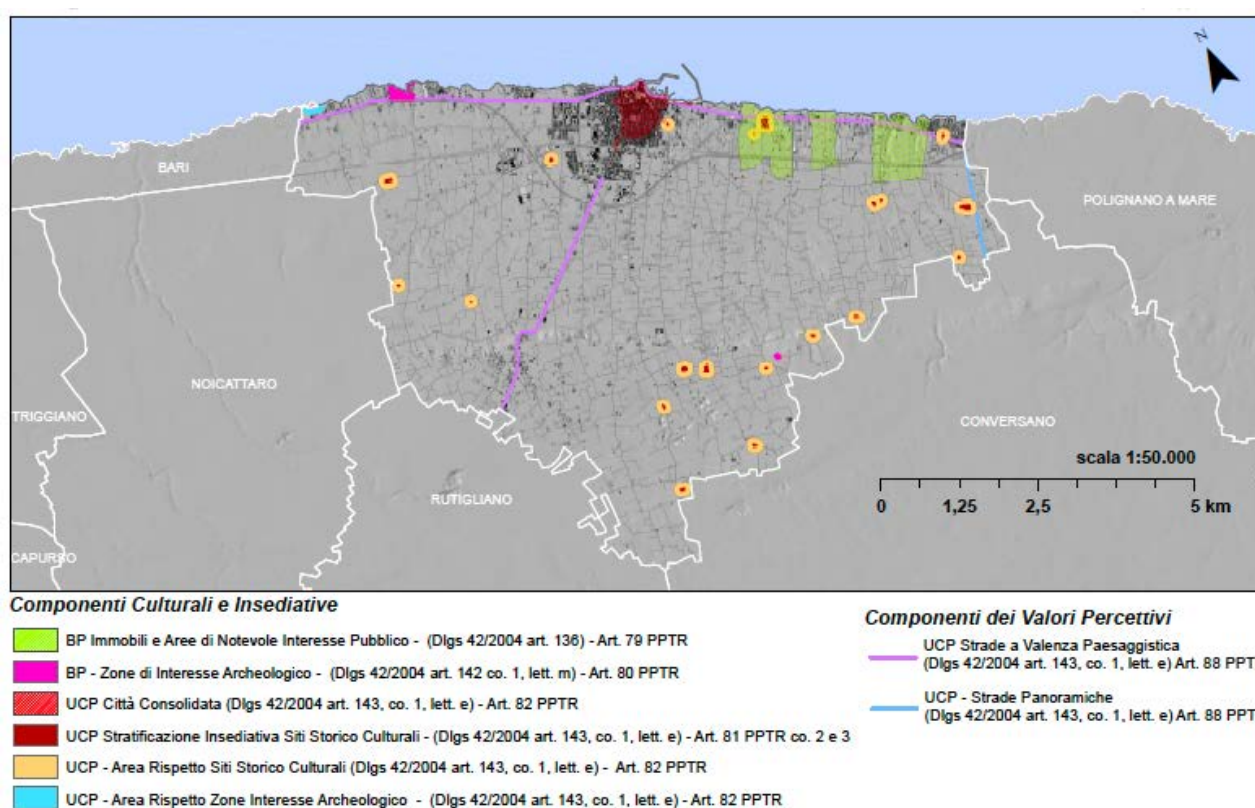


Tavola 3. Struttura Antropica e Storico Culturale. (Elaborazione da PPTR – Tavole della Sezione 6.3.1 e 6.3.2)

2.1.1.2 Approfondimenti alla scala locale

Tra i molteplici approfondimenti richiesti dal PPTR in sede di redazione degli strumenti urbanistici generali si segnalano, in particolare, per la rilevanza che rivestono per il territorio di Mola di Bari e per la strategia di sviluppo e di rigenerazione già individuata dal comune, quelli relativi alle componenti culturali e insediative. Per tali componenti gli indirizzi e le direttive di cui agli artt. 77 e 78 delle NTA del PPTR richiedono lo svolgimento di approfondimenti conoscitivi e progettuali in relazione, in particolare, a: i) le testimonianze della stratificazione insediativa; ii) i territori rurali; iii) la città consolidata.

Approfondimenti relativi alle testimonianze della stratificazione insediativa

Per quanto riguarda le testimonianze della stratificazione insediativa, gli indirizzi per le componenti culturali e insediative, di cui all'art. 77 delle NTA, nello specifico prevedono che siano definiti interventi tesi a:

- *“assicurarne la conservazione e valorizzazione in quanto sistemi territoriali integrati, relazionati al territorio nella sua struttura storica definita dai processi di territorializzazione di lunga durata e ai caratteri identitari delle figure territoriali che lo compongono;*
- *mantenerne leggibile nelle sue fasi eventualmente diversificate la stratificazione storica, anche attraverso la conservazione e valorizzazione delle tracce che testimoniano l'origine storica e della trama in cui quei beni hanno avuto origine e senso giungendo a noi come custodi della memoria identitaria dei luoghi e delle popolazioni che li hanno vissuti;*
- *garantirne una appropriata fruizione/utilizzazione, unitamente alla salvaguardia/ripristino del contesto in cui le componenti culturali e insediative sono inserite”.*

Le direttive di cui all'art. 78 richiedono, in particolare, che in sede di formazione o di adeguamento dei piani urbanistici:

- tenuto conto di quanto contenuto nella Carta dei Beni Culturali della Regione, si approfondiscano le conoscenze analizzando nello specifico i valori espressi dalle aree e dagli immobili ivi censiti; verificando e precisando la localizzazione e la perimetrazione degli ulteriori contesti tutelati dal PPTR e arricchendo la descrizione dei beni indicati con delimitazione poligonale di individuazione certa; curando l'esatta localizzazione e perimetrazione dei beni indicati in modo puntiforme di individuazione certa e poligonale di individuazione incerta;
- si tutelino e si valorizzino *“i beni diffusi nel paesaggio rurale quali muretti a secco, siepi, terrazzamenti; architetture minori in pietra a secco quali specchie, trulli, lamie, cisterne, pozzi, canalizzazioni delle acque piovane; piante, isolate o a gruppi, di rilevante importanza per età, dimensione, significato scientifico, testimonianza storica; ulivi monumentali come individuati ai sensi della LR 14/2007; alberature stradali e poderali”;*
- si ridefinisca *“l'ampiezza dell'area di rispetto delle testimonianze della stratificazione insediativa, finalizzata a garantire la tutela e la valorizzazione del contesto paesaggistico in cui tali immobili e aree sono inseriti, in funzione della natura e significatività del rapporto esistente tra il bene archeologico e/o architettonico e il suo intorno espresso sia in termini ambientali, sia di contiguità e di integrazione delle forme d'uso e di fruizione visiva”.*

In coerenza con ciò, è stata intrapresa un'attenta analisi del territorio rurale del comune di Mola di Bari che ha evidenziato l'esistenza di significative testimonianze della stratificazione insediativa di rilevante ad oggi non tutelate, sintetizzate nella tavola n. 4. In particolare, sono stati individuati i seguenti sistemi di elementi identitari del territorio molese:

- La rete stradale interpodereale storica: il sistema dei “Capodieci”

Risalente probabilmente all'epoca angioina, sebbene la prima descrizione risalga a un manoscritto del 1783, il sistema dei *Capodieci* altro non è che un sistema di organizzazione del territorio extraurbano: le strade, poste ad una distanza di circa 500m una dall'altra, dividevano il territorio in lunghe fasce all'interno delle quali fu strutturato l'appoderamento del territorio. Tale sistema, oltre a semplificare il raggiungimento degli appezzamenti di terra, consentiva infatti una migliore gestione dei calcoli legati alla riscossione delle decime che i proprietari erano tenuti a versare. Tale sistema è ancora oggi ben visibile in una fitta rete di strade parallele tra loro, che attraversava il territorio molese dalla costa fino alle alture del primo gradino del costone premurgiano, per una profondità di circa 3,5 Km.

La strada centrale di questo sistema iniziava il suo percorso dal centro storico dei Mola di Bari e, attraverso l'attuale Via Cesare Battisti, si addentrava nell'agro molese seguendo il percorso della cosiddetta via vecchia di Conversano (oggi SP66); accanto ad essa, verso nord-est, alla distanza di circa 250 m si sviluppa un percorso che non appartiene al sistema dei *Capodieci*; si tratta della cosiddetta via vecchia di Turi, che in antichità dopo aver incontrato l'importante sito di Monte Sannace nel territorio di Gioia del Colle, giungeva a Taranto. L'importanza di queste due strade è dimostrata anche dal fatto che il loro sviluppo non si ferma in corrispondenza del costone premurgiano, ma va ben oltre i limiti comunali.

Il sistema dei *Capodieci* ha mantenuto nel tempo la sua importanza per la fruizione del territorio e risulta oggi chiaramente leggibile anche per la presenza dei muretti a secco che, a meno delle parti andate distrutte, ne bordano i margini. L'elevata presenza dei muretti a secco, costruiti con pietre di diversa misura estratte dai campi che delimitavano, testimonia il perdurare di una cultura materiale tipica del luogo, e delle tecniche costruttive e delle maestranze che nel tempo hanno operato sul territorio.

A nord-ovest del territorio molese, ad una distanza di circa 900 m dall'ultimo *Capodieci*, si sviluppa un'altra strada che, come questi ultimi, attraversa il territorio dalla costa verso l'entroterra; non rientrando nel sistema di appoderamento dell'agro, potrebbe testimoniare la presenza di un antichissimo percorso storico: tutt'ora, infatti, collega due aree archeologiche importanti, ovvero Cala Padovano con i suoi resti di epoca romana e Azetium (nel territorio di Rutigliano), l'antico centro di origine peuceta abitato fino in epoca medievale. Si tratta, quindi, di una strada importante dal punto di vista storico-insediativo di lunga durata.

Stessa importanza riveste la strada conosciuta come "via di mezzo di basso" che collega l'antico centro di Noicattaro a San Vito e Polignano; tagliando trasversalmente il territorio molese, incrocia tutti i *Capodieci*, creando un sistema ordinato di fruizione del territorio.

- I sistemi tradizionali di raccolta delle acque: cisterne e norie

Un sistema di raccolta delle acque particolarmente diffuso nel territorio rurale è quello delle cisterne di raccolta dell'acqua piovana. Mentre alcune di queste erano a servizio delle masserie e delle ville gentilizie, molte altre erano, invece, d'uso pubblico e si ritrovano sul bordo di una buona parte dei *Capodieci* e su alcune prosecuzioni degli stessi. Si tratta di costruzioni in grossi blocchi di pietra calcarea locale ricoperti all'interno da malta idraulica che permetteva la conservazione dell'acqua. Completamente costruite sottoterra, erano riconoscibili per la presenza di una possente copertura a doppio spiovente in pietra, sulla quale solitamente erano poste due colonnine tra le quali c'era l'apertura da dove veniva prelevata l'acqua. L'importanza sociale ed economica delle fontane risiedeva nel fatto che lungo i percorsi per raggiungere il proprio appezzamento di terra, chiunque poteva prelevare l'acqua ed utilizzarla per dissetare gli animali e irrigare piccoli orti, diventando punto di sosta e ritrovo per i contadini. Oggi, purtroppo, con l'avvento delle moderne tecniche di estrazione dell'acqua, queste costruzioni sono andate in disuso e molte versano in uno stato di degrado avanzato.

Nella parte di territorio rurale costiero, invece, l'approvvigionamento delle acque avveniva principalmente attraverso il sistema delle norie. Queste erano costituite da un ingranaggio formato da due grandi ruote dentate ed aste in ferro che, azionato da un cavallo o da un asino permettevano l'estrazione dell'acqua dal pozzo e la depositavano in una vasca a cielo aperto costruita in prossimità del pozzo. Lo sfruttamento della falda con la noria si basava sul principio del "taglio" dell'acqua superficiale più "dolce" che galleggia su quella salata di infiltrazione dal mare. Molto diffuse nelle aree costiere a nord-ovest e a sud-est di Mola di Bari, le norie per secoli hanno sostenuto le colture orticole tipiche della fascia costiera, come i pomodori della Penna, che proprio perché irrigati con acqua leggermente salmastra acquistavano una sapidità particolare ed erano famosi in tutti paesi limitrofi. Così come le cisterne, le norie sono cadute in disuso con l'avvento delle nuove tecnologie; la maggior parte delle norie infatti ha oggi perso l'apparato metallico degli ingranaggi lasciando le sole vasche di

raccolta dell'acqua a testimonianza di quel tipo di paesaggio che fino a meno di un secolo fa caratterizzava la zona rurale costiera.

- Il patrimonio architettonico rurale: masserie e ville gentilizie

Il patrimonio architettonico diffuso nella campagna molese è costituito da molti elementi di pregio e estensione diversa.

Partendo dagli elementi più minuti, troviamo i trulli che, insieme alle costruzioni monocellulari a pianta quadrata ad un solo livello, sono presenti in tutto il territorio extra-urbano. La loro ampia presenza dipende dal fatto che non erano abitazioni vere e proprie, ma vani strettamente legati alla conduzione dei campi, nei quali si riponevano gli attrezzi o parte del raccolto, che fungevano a volte da riparo per contadini. Seppure in molti di essi è presente un camino, la funzione abitativa non era quella a cui erano adibiti, ma riescono a restituire l'immagine del grado di antropizzazione del territorio poiché in molti casi, soprattutto nel territorio costiero, sorgono vicino ad una noria.

Discorso diverso, invece, va fatto per le torri che si sviluppavano su due o più livelli ed avevano una funzione di controllo e presidio del territorio; molte infatti, come ad esempio Torre Barbanente, furono costruite vicino al mare mentre altre si trovano nell'entroterra sul parti del territorio in leggero rilievo sempre per permettere una migliore visuale del territorio circostante. Il loro sviluppo copre diversi secoli a partire dal XVII fino al XIX, secolo in cui furono costruite Torre Barbanente in contrada Cozzetto e Torre di Volpe nell'entroterra tra il centro urbano e la frazione di Cozze.

Passando ad elementi architettonici più grandi ed a prevalente funzione residenziale, possiamo individuare tre tipologie principali:

1. masserie, legate alla produzione agricola;
2. grandi ville gentilizie a più livelli, usate come residenze estive dalla borghesia molese;
3. costruzioni di dimensioni modeste, sia residenziali che legate alla conduzione dei campi.

Le masserie, erano gli elementi attorno ai quali ruotava l'organizzazione sociale e produttiva del territorio rurale; furono costruite a partire dal XVII secolo ma è dalla fine del XVIII secolo che il loro numero crebbe notevolmente, grazie soprattutto all'espansione economica della borghesia cittadina. La maggior parte di esse si trova a circa 4 Km dal centro urbano, specialmente nelle contrade in altura di Pozzovivo e Brenca, ma non mancano masserie nella fascia costiera; le masserie più vicine alla città, infine, come masseria San Giuseppe (che ha subito pesanti modifiche e non si presenta più nello stato originario), erano legate da rapporti produttivi stretti con l'economia cittadina.

Le caratteristiche morfo-tipologiche di queste architetture riflettono quelli che erano gli usi delle stesse; oltre agli spazi per la funzione residenziale, la presenza ricorrente di frantoi e cisterne, e di grandi magazzini per i prodotti agricoli, permette di comprendere l'importanza assunta dall'agricoltura, e dal commercio dei prodotti agricoli, nel panorama economico cittadino.

Le masserie, inoltre, erano strettamente legate al sistema dei *Capodieci*; molte di esse si trovano alla fine di dette strade, a rimarcare l'importanza che il sistema stradale aveva assunto nell'organizzazione territoriale.

Le ville gentilizie, al contrario delle masserie, avevano come funzione principale quella residenziale e furono costruite a partire dal XVIII secolo, con il periodo di massima espansione che va dal XIX al XX secolo.

Si tratta grandi residenze extra-urbane e, ad eccezione di due di esse che si trovano nei pressi di Cozze, sono collocate nella zona panoramica molese che comprende le contrade di San Materno e Brenca, poste ad un'altitudine di circa 130 m. Appartenevano ai personaggi di spicco della borghesia molese, che qui si trasferiva nei mesi estivi per ripararsi dall'umidità che caratterizza la zona costiera. Esse

riflettevano l'importanza che i loro proprietari avevano nel panorama sociale; tra questi troviamo, infatti, il celebre compositore Niccolò Van Westerhout e il politico- scrittore Piero Delfino Pesce.

Immerse nel verde, sono caratterizzate da lunghi viali alberati che portano a piazzali da cui è possibile ammirare le facciate monumentali, finemente decorate con elementi morfotipologici tipici del luogo e dei secoli in cui furono costruite. Ad esse si giunge tramite due strade dal grande valore paesaggistico che sono la strada provinciale 111 Mola-Rutigliano, già segnalata nel PPTR come strada a valore paesaggistico, e la strada comunale Chiancarelle, diramazione della già citata "via di mezzo di basso". È proprio in questo contesto che, nell'ambito della redazione del PPTR, era stato avviato un percorso partecipato per la istituzione di un "Ecomuseo delle antiche ville di Mola di Bari". Questo, allo scopo di valorizzare il percorso avviato sin dal 1997 dall'associazione onlus "Le Antiche Ville", luogo attivo di promozione della identità collettiva e del patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico del territorio locale.

Successivamente, la Legge Regionale n.15 del 6 luglio 2011, "Istituzione degli Ecomusei della Puglia", ha promosso gli ecomusei, quali luoghi attivi di promozione della identità collettiva e del patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico. Più in particolare, gli ecomusei sono istituiti allo scopo di recuperare, testimoniare, valorizzare e accompagnare nel loro sviluppo la memoria storica, la vita, le figure e i fatti, la cultura materiale e immateriale, le relazioni fra ambiente naturale e ambiente antropizzato, le tradizioni, le attività e il modo in cui l'insediamento tradizionale ha caratterizzato la formazione e l'evoluzione del paesaggio e del territorio regionale, nella prospettiva di orientare, di concerto con le comunità locali, le parti sociali e gli enti locali e di ricerca, lo sviluppo futuro del territorio in una logica di sostenibilità ambientale, economica e sociale, di responsabilità e di partecipazione dei soggetti pubblici e privati e dell'intera comunità locale. L'"Ecomuseo del Poggio" di Mola di Bari è incluso dal 2014 fra gli ecomusei di interesse regionale, riconoscimento che ha conservato sino all'ultima deliberazione della Giunta Regionale (n. 1503 del 10 settembre 2020), con la quale è stato approvato l'elenco integrato e aggiornato degli Ecomusei di Puglia.

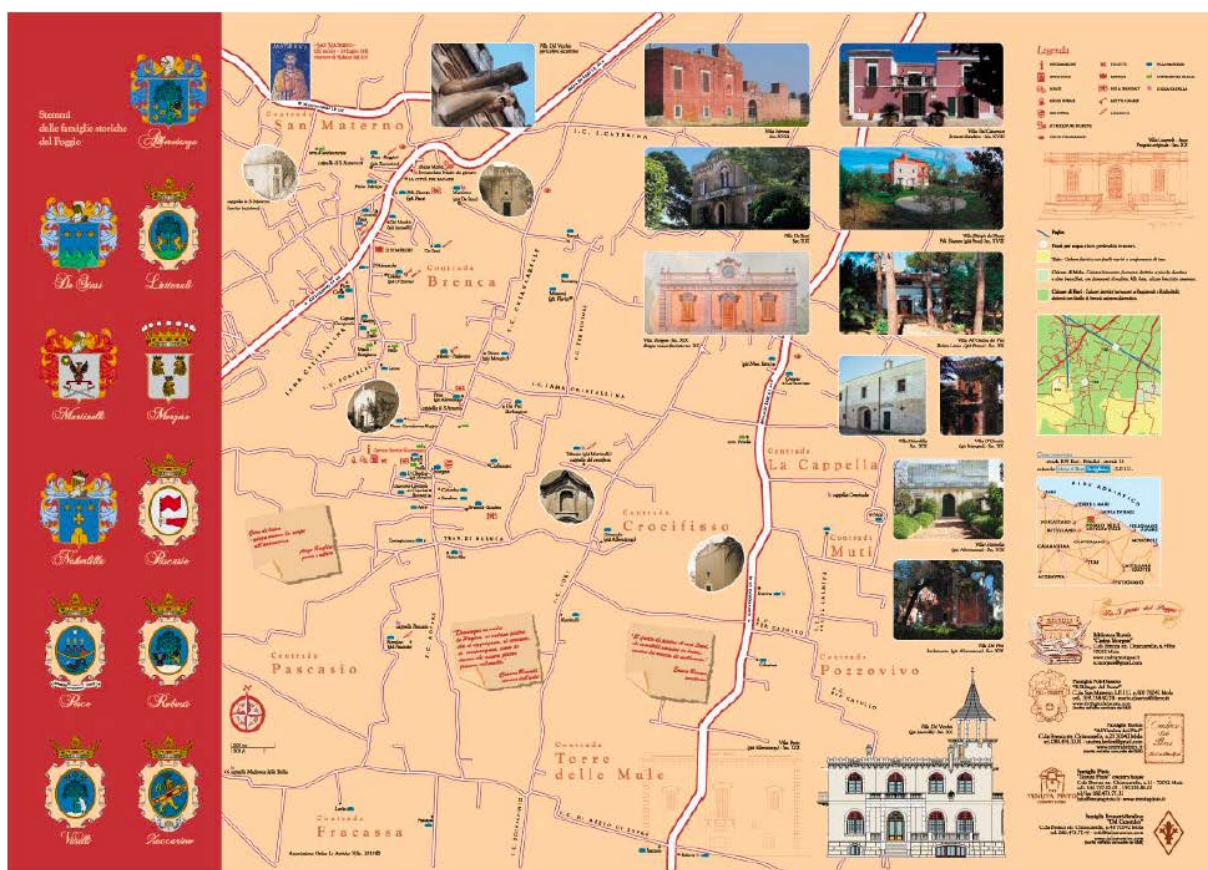


Figura 1. Mappa di Comunità dell'Ecomuseo del Poggio (Fonte: <https://www.anticheville.com/download>)

Accanto alle masserie e alle ville gentilizie è possibile, infine, individuare una terza categoria di elementi architettonici di pregio, aventi anch'essi una funzione legata alla conduzione dei campi e alla residenza estiva extraurbana, ma con dimensioni più modeste. In questa categoria possiamo trovare piccole costruzioni ad uso dei contadini e degli allevatori, caratterizzate da un linguaggio architettonico semplice, ma anche piccole ville, formate da poche stanze, con un linguaggio architettonico più ricco e simile a quello delle grandi ville gentilizie – tra queste si vede ad esempio casa Alberotanza o casa Celestina che risalgono al XIX secolo.

Queste tre macro-categorie di elementi architettonici erano accomunate dalla presenza di cappelle rurali utilizzate dai proprietari, dai contadini e dalle persone che abitavano il territorio circostante.

Le analisi fatte, in conclusione, hanno restituito un panorama molto ampio di elementi identitari caratterizzanti il territorio rurale, che dovranno trovare adeguate forme di tutela e di valorizzazione nello strumento urbanistico generale del comune di Mola. Inoltre, trattandosi di beni identitari caratteristici dei contesti rurali, da essi sarà necessario partire per definire un progetto coerente di riqualificazione e di valorizzazione dei paesaggi rurali, siano essi paesaggi costieri, contraddistinti da elementi minuti come le norie e le piccole torri quadrangolari, o paesaggi dell'entroterra, caratterizzati dalla presenza di masserie immerse negli uliveti, o quelli delle grandi ville di San Materno e Brenca. Di questo si farà cenno anche al punto successivo.

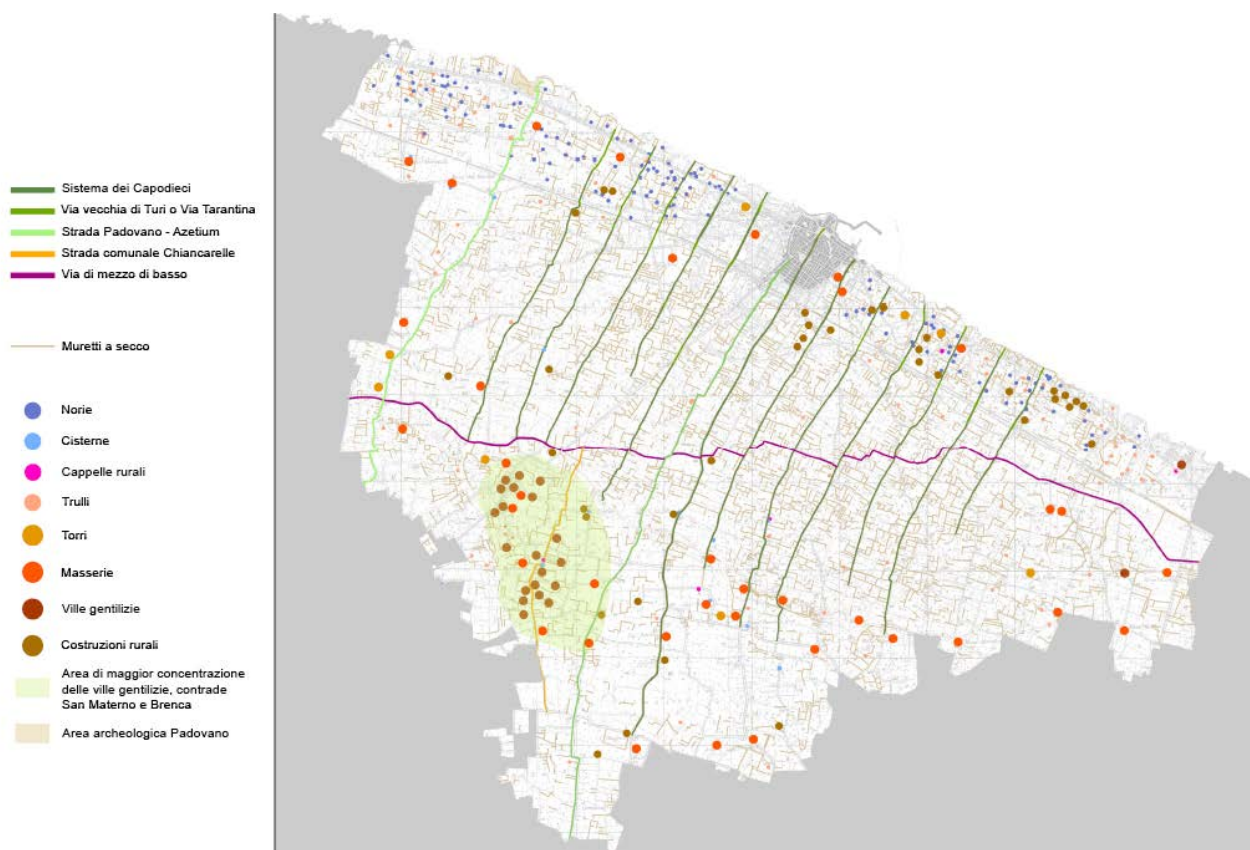


Tavola 4. Struttura Antropica e Storico Culturale. Testimonianze della stratificazione insediativa

Approfondimenti relativi ai paesaggi rurali

Per quanto riguarda i paesaggi rurali, gli indirizzi per le componenti culturali e insediative, di cui all'art. 77 delle NTA, nello specifico prevedono che siano definiti interventi tesi a:

- *“evidenziare e valorizzare i caratteri dei paesaggi rurali di interesse paesaggistico;*
- *reinterpretare la complessità e la molteplicità dei paesaggi rurali di grande valore storico e identitario e ridefinirne le potenzialità idrauliche, ecologiche, paesaggistiche e produttive”.*

Le direttive di cui all'art. 78 richiedono, in sede di formazione o di adeguamento dei piani urbanistici, di:

- *riconoscere e perimetrare “i paesaggi rurali di cui all'art. 76, co.4 lett. b) meritevoli di tutela e valorizzazione, con particolare riguardo ai paesaggi rurali tradizionali che presentano ancora la persistenza dei caratteri originari”;*
- *sottoporre “i paesaggi rurali a specifiche discipline finalizzate alla salvaguardia e alla riproduzione dei caratteri identitari, alla conservazione dei manufatti e delle sistemazioni agrarie tradizionali, alla indicazione delle opere non ammesse perché contrastanti con i caratteri originari e le qualità paesaggistiche e produttive dell'ambiente rurale, ponendo particolare attenzione al recupero delle masserie, dell'edilizia rurale e dei manufatti in pietra a secco, della rete scolante, della tessitura agraria e degli elementi divisorii, nonché ai caratteri dei nuovi edifici, delle loro pertinenze e degli annessi rurali (dimensioni, materiali, elementi tipologici)”;*
- *favorire “l'uso di tecniche e metodi della bioarchitettura (uso di materiali e tecniche locali, potenziamento dell'efficienza energetica, recupero delle tecniche tradizionali di raccolta dell'acqua piovana) in coerenza soprattutto con le Linee guida per il restauro e il recupero dei manufatti in pietra a secco (elaborato 4.4.4), e per recupero, manutenzione e riuso dell'edilizia e dei beni rurali (elaborato 4.4.6).”*

Nel comune di Mola di Bari non sono presenti “territori rurali” perimetrati dal PPTR ex art. 76, co. 4 lett b). Tuttavia, le analisi condotte nel territorio extra-urbano, come indicato al punto precedente, hanno evidenziato la presenza di molteplici elementi identitari del patrimonio storico-culturale locale, in forte relazione tra loro e con il contesto: dalla viabilità interpodere storica alla fitta rete di muretti a secco, dal sistema di cisterne e di norie alla fitta rete di architetture rurali. Un approfondimento sulla loro consistenza e significatività in relazione al valore identitario del contesto servirà per identificare eventuali ulteriori contesti da sottoporre a tutela come “paesaggi rurali” e per definirne le regole di riproducibilità.

Approfondimenti relativi alla città consolidata

Per quanto riguarda la città consolidata, gli indirizzi per le componenti culturali e insediative, di cui all'art. 77 delle NTA, nello specifico prevedono che siano definiti interventi tesi a *“promuovere la tutela e riqualificazione delle città consolidate con particolare riguardo al recupero della loro percettibilità e accessibilità monumentale e alla salvaguardia e valorizzazione degli spazi pubblici e dei viali di accesso”.*

In coerenza con ciò, le direttive di cui all'art. 78 chiariscono che *“Ai fini della promozione, tutela e riqualificazione delle città consolidate con particolare riguardo al recupero della loro percettibilità e accessibilità monumentale e alla salvaguardia e valorizzazione degli spazi pubblici e dei viali di accesso, i Comuni, nei piani urbanistici, anche in coerenza con il Documento Regionale di Assetto Generale di cui all'art. 4 della L.R.27 luglio 2001, n. 20 ‘Norme generali di governo e uso del territorio’:*

- a) approfondiscono le conoscenze del sistema insediativo nella sua evoluzione e stratificazione storica al fine di precisarne il perimetro, individuarne le qualità da conservare e gli specifici problemi da affrontare per la tutela, riqualificazione e valorizzazione della città consolidata;*

- b) *stabiliscono disposizioni di salvaguardia e riqualificazione, in particolare vietando la modificazione dei caratteri che ne connotano la trama viaria ed edilizia e dei manufatti che costituiscono testimonianza storica o culturale; garantendo la conservazione e valorizzazione di segni e tracce che testimoniano la stratificazione storica dell'insediamento; valorizzando i caratteri morfologici della città consolidata, della relativa percettibilità e accessibilità monumentale, con particolare riguardo ai margini urbani e ai bersagli visivi (fondali, skylines, belvedere ecc.), anche individuando aree buffer di salvaguardia; evitando cambiamenti delle destinazioni d'uso incoerenti con i caratteri identitari, morfologici e sociali e favorendo in particolare le destinazioni d'uso residenziali, artigianali, di commercio di vicinato e di ricettività turistica diffusa, anche al fine di assicurarne la rivitalizzazione e rifunzionalizzazione; non ammettendo, di norma, l'aumento delle volumetrie preesistenti nelle parti di città caratterizzate da elevata densità insediativa e non consentendo l'edificabilità, oltre che nelle aree di pertinenza dei complessi insediativi antichi, nelle aree e negli spazi rimasti liberi, qualora questi siano ritenuti idonei agli usi urbani o collettivi e concorrenti a migliorare la qualità del paesaggio urbano.; promuovendo l'eliminazione di opere, attività e funzioni in contrasto con i caratteri storici, architettonici e ambientali dei luoghi, o incentivi per il ripristino dei caratteri originari del contesto qualora fossero stati alterati o distrutti, cercando nel contempo di promuovere interventi atti a migliorarne la qualità insediativa e la sicurezza di chi vi abita e lavora."*

Nell'approfondimento delle analisi relative alla città consolidata del comune di Mola di Bari, avendo come riferimento le indicazioni contenute nel DRAG Documento Regionale di Assetto Generale¹ e nel PPTR circa il riconoscimento delle morfologie urbane, il lavoro ha inteso ricercare i tessuti costituenti il contesto a partire da analisi storiche orientate a datare le diverse fasi di evoluzione delle strutture morfo-tipologiche, come rappresentato schematicamente nelle tavole 6a/c.

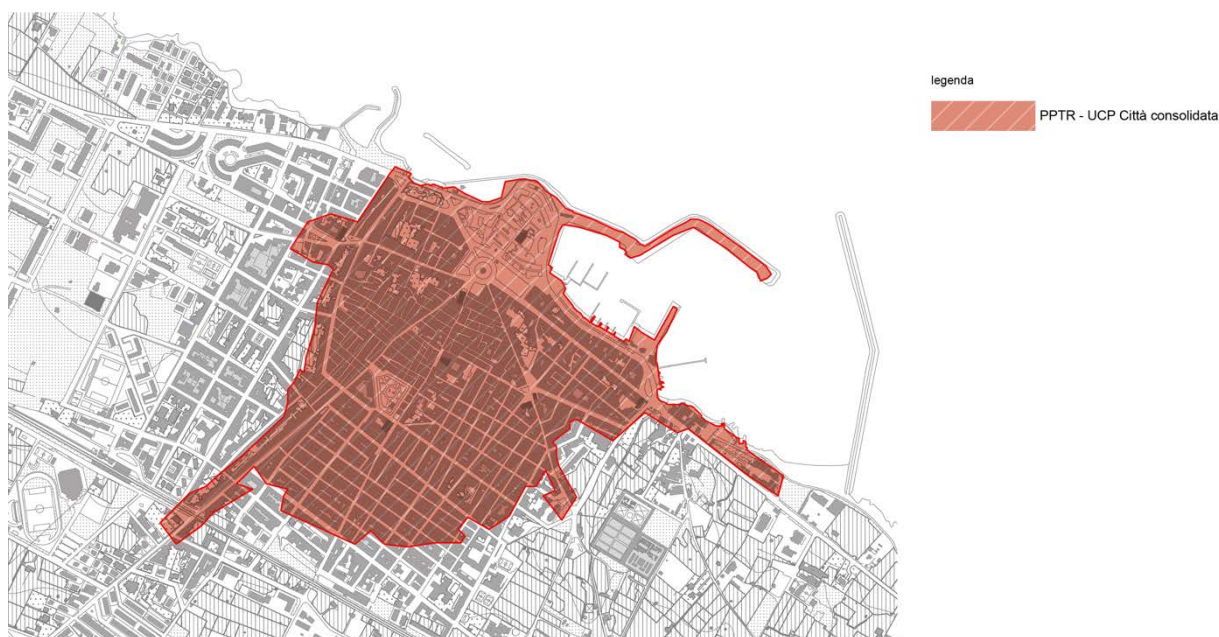


Tavola 5. Perimetrazione dell'UCP Città Consolidata effettuata dal PPTR

Si evidenzia che la perimetrazione dell'UCP "città consolidata" definita dal PPTR (tavola 5) non trova piena corrispondenza con gli elementi fisici individuabili in loco, con particolare riguardo alla giacitura

¹ Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Urbanistici Generali (PUG) (legge regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. B e art. 5, comma 10 bis), Deliberazione della Giunta Regionale n. 1842 del 13/11/2007.

di edifici e alle direttrici segnate dalla viabilità. Pertanto l'approfondimento cartografico è risultato necessario anche per definire con esattezza tale perimetrazione.

Per valutare l'evoluzione del sistema insediativo si è utilizzata in primis la cartografia storica.

In particolare, la cartografia del 1812 realizzata da Rizzi Zannoni ha consentito il riconoscimento della struttura insediativa esistente prima delle espansioni ottocentesche, compresa nella cerchia muraria con un borgo extra-moenia di modeste dimensioni (tavole 6a/c).

Attraverso la carta IGM del 1874, è stato possibile comprendere le grandi trasformazioni che hanno portato ad estendere la città fuori dalle mura, della cui cerchia rimane solo il castello. L'ampliamento urbano si estende su una superficie maggiore di quella occupata dal centro storico ma il tessuto urbano è ancora compatto ed è ben leggibile il sistema viario a raggiera che parte dalla piazza principale verso Bari, Rutigliano-Noicattaro, Turi, Conversano e Polignano, sulle quali si attesta un sistema di strade tangenti che delimita il perimetro dell'abitato.

La forma del tessuto urbano del primo Ottocento è particolarmente irregolare in conseguenza di una crescita avvenuta per aggregazioni ed addensamenti successivi, il cui il rapporto tra "pieno" e "vuoto" è tutto sbilanciato sulla parte costruita.



Tavola 6a. Individuazione del nucleo antico.



Tavola 6b. Individuazione dell'edificato al 1874.

Attraverso la Cartografia IGM del 1948 e la Foto aerea del 1943 si è potuto evidenziare la compattezza del tessuto edificato, contenuto a nord e a sud dalle due lame, e direzionato verso l'interno. Al di fuori del tessuto compatto si individuano pochi altri elementi: il cimitero, il convento di Sant'Antonio e la stazione ferroviaria.



Tavola 6c. Individuazione dell'edificato al 1945.

Mediante l'analisi dei rilievi effettuati in periodi successivi (1931, 1948, 1971 e 1982) si è osservato come alla struttura radiocentrica si siano affiancati sistemi a griglia diversamente orientati verso sud e sud-est e sistemi longitudinali verso sud- ovest. In particolare, il tessuto del primo Novecento risulta realizzato secondo una maglia a scacchiera (anche se non perfettamente regolare) e con l'utilizzo di una tipologia insediativa abbastanza ben codificata (le cosiddette Case Bianche).

Riportando sulla cartografia quanto riconosciuto nello sviluppo storico della morfologia urbana è stato possibile definire un'ipotesi di perimetrazione dei tessuti urbani, confermata da sopralluoghi e osservazioni dirette:

1. Il nucleo antico > tessuto compatto storico di fondazione angioina, densamente edificato, con edifici alti da 2 a tre piani. La struttura urbana è segnata da un asse nord-est/sud-ovest a dagli edifici specialistici (chiese e castello) (tavola 6a)
2. La prima espansione oltre le mura (dal XVIII secolo al 1874) > tessuto consolidato di prima espansione, irregolare, strutturato da un sistema viario a raggiera e alta densità edilizia (tavola 6b)
3. La città del '900 (sino al 1945) > tessuto ottocentesco a maglie regolari (tavola 6c)

L'esito di queste operazioni di analisi storica e trasposizione cartografica è stato il perfezionamento della perimetrazione dell'UCP Città consolidata definito dal PPTR.

Il perimetro individuato in sede di approfondimento locale include non soltanto le cortine edilizie e l'edificato storico ma anche gli spazi aperti pubblici e privati a cui si riconosce il valore testimoniale del rapporto che la morfologia storica del costruito ha intrattenuto con la "forma dello spazio aperto". Pertanto, la proposta di adeguamento del perimetro del UCP Città consolidata, rappresentata nella tavola 7, tiene conto di queste valutazioni, perfeziona la perimetrazione rendendola più aderente alla conformazione fisica dello spazio urbano, garantendo la riconoscibilità delle tracce della stratificazione storica dell'insediamento.

Per quanto attiene alle disposizioni di salvaguardia e riqualificazione, in coerenza con le direttive di cui all'art. 77 delle NTA del PPTR sopra richiamate, il PUG fonderà le proposte di intervento sul metodo di lavoro alla base delle «Linee guida per la "Zona Bianca" B1 e B2» elaborate nel 2007, opportunamente aggiornate, perseguendo un approccio finalizzato a salvaguardare la qualità urbana sia dell'edilizia residenziale di matrice novecentesca sia degli spazi comuni di connessione del tessuto urbano della città consolidata. Tale criterio trova giustificazione in una struttura urbana che è basata su elementi e caratteri tipologici riconoscibili e minacciati dai processi di trasformazione in atto.



Tavola 7. Proposta di riperimetrazione dell'UCP Città Consolidata

2.1.2 Lo Scenario Strategico

Lo Scenario Strategico del PPTR definisce l'insieme delle strategie attivate dal PPTR per elevare la qualità paesaggistica e ambientale del territorio regionale, contrastare gli elementi di degrado, favorire la fruizione socioeconomica degli elementi patrimoniali identitari. Esso si articola in cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale, sette Linee Guida e vari Progetti Integrati Sperimentali di Paesaggio.

I cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale articolano gli obiettivi generali dello scenario strategico in cinque campi che rivestono primaria importanza anche per le interconnessioni che li legano ad altre politiche regionali. Essi sono:

1. La *Rete Ecologica Regionale*, finalizzata a rafforzare le relazioni di sinergia/complementarità con le politiche di conservazione della natura e della biodiversità;
2. Il *Patto città-campagna*, finalizzato a rafforzare le funzioni pregiate delle aree rurali mediante il recupero dei paesaggi degradati delle periferie e la riqualificazione dei margini urbani, la realizzazione di parchi agricoli multifunzionali e di interventi di forestazione urbana come azione di compensazione ambientale intorno alle piattaforme produttive delle città ad alto rischio ambientale (Taranto, Brindisi, Manfredonia);
3. Il *Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*, finalizzato a connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali regionali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali;
4. La *Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri*, orientato a frenare il processo di profonda artificializzazione della costa e promuovere nuove forme di fruizione ecocompatibile della stessa, attraverso progetti integrati volti alla riqualificazione e valorizzazione di ambienti urbani, agricoli e naturalistici e delle loro interconnessioni;
5. I *Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali*, finalizzato a integrare i beni culturali e paesaggistici censiti dalla Carta dei beni culturali nelle figure territoriali e paesistiche, proponendo una loro fruizione integrata nel contesto di riferimento.

Accanto a tali Progetti, lo Scenario strategico comprende i Progetti Integrati di Paesaggio Sperimentali e, in coerenza con l'art. 143 comma 8 del Codice, sette Linee Guida relative a specifici settori di intervento. Tra queste, possono costituire utile riferimento per la tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio molese in particolare le linee guida per la progettazione e localizzazione di impianti di energie rinnovabili (4.4.1), la progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate (APPEA) (4.4.2), il patto città campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane (4.4.3), il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco (4.4.4), la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture (4.4.5), il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali (4.4.6).

Lo scenario strategico è approfondito per ciascuno degli undici ambiti paesaggistici nei quali è articolato il territorio regionale mediante la definizione delle invarianti strutturali, degli obiettivi di qualità, di progetti e azioni che il PPTR propone di attivare, su iniziativa di soggetti pubblici o privati, riconducibili alle seguenti categorie progettuali: a) prevalente indirizzo di conservazione (salvaguardia); b) prevalente indirizzo di valorizzazione (del potenziale inespresso); c) prevalente indirizzo di riqualificazione (delle aree compromesse e degradate); d) prevalente indirizzo di trasformazione (nuovi paesaggi e interventi ricostruttivi).

Si riportano di seguito alcune considerazioni sul quadro di conoscenze e sugli orientamenti strategici per la pianificazione relativi al territorio comunale di Mola di Bari, in relazione a quanto contenuti nei cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale.

2.1.2.1 La Rete Ecologica Regionale

Il progetto di Rete Ecologica Regionale intende identificare e rafforzare le connessioni ecologiche a livello regionale come elemento fondamentale per l'attuazione delle politiche in materia di biodiversità e più in generale di conservazione della natura. La carta della Rete per la biodiversità (REB) costituisce uno degli strumenti fondamentali per l'attuazione di tale Progetto. Essa considera:

- le unità ambientali naturali presenti sul territorio regionale;
- i principali sistemi di naturalità;
- le principali linee di connessione ecologiche basate su elementi attuali o potenziali di naturalità.

Data la natura della carta, rappresentativa di uno stato attuale di valenze e funzionalità, essa presuppone periodici aggiornamenti e approfondimenti a livello locale.

Nel territorio di Mola di Bari sono state individuate due connessioni di rilievo regionale: la prima, di tipo costiero, si sviluppa lungo l'intera linea di costa; la seconda, di tipo terrestre, corre parallelamente alla linea di costa, comprendendo le porzioni a maggior grado di naturalità tra l'insediamento di San Materno e la masseria Monsignore. Nel primo caso si tratta di un sistema fortemente compromesso a causa dell'abbandono e dell'estesa artificializzazione; il progetto dovrà tendere a dare continuità e connessione agli ambienti residui naturali, rafforzando, al contempo, il rapporto funzionale interno-costa. Nel secondo caso si tratta, invece, di corridoi terrestri con presenza di formazioni vegetazionali naturali (boschi e macchie, arbusteti e cespuglieti) interrotte da attività antropiche – in prevalenza attività agricole, ma non solo – che sono, quindi, residuali ma ancora riconoscibili; lì il progetto dovrà tendere al rafforzamento e alla connessione di tali ambienti naturali.

In sede di attuazione dello scenario strategico del PPTR sarà, inoltre, necessario approfondire il sistema delle conoscenze locali per verificare l'opportunità di arricchire la rete ecologica definita dal PPTR mediante possibili nodi e/o ulteriori connessioni di rilevanza locale.

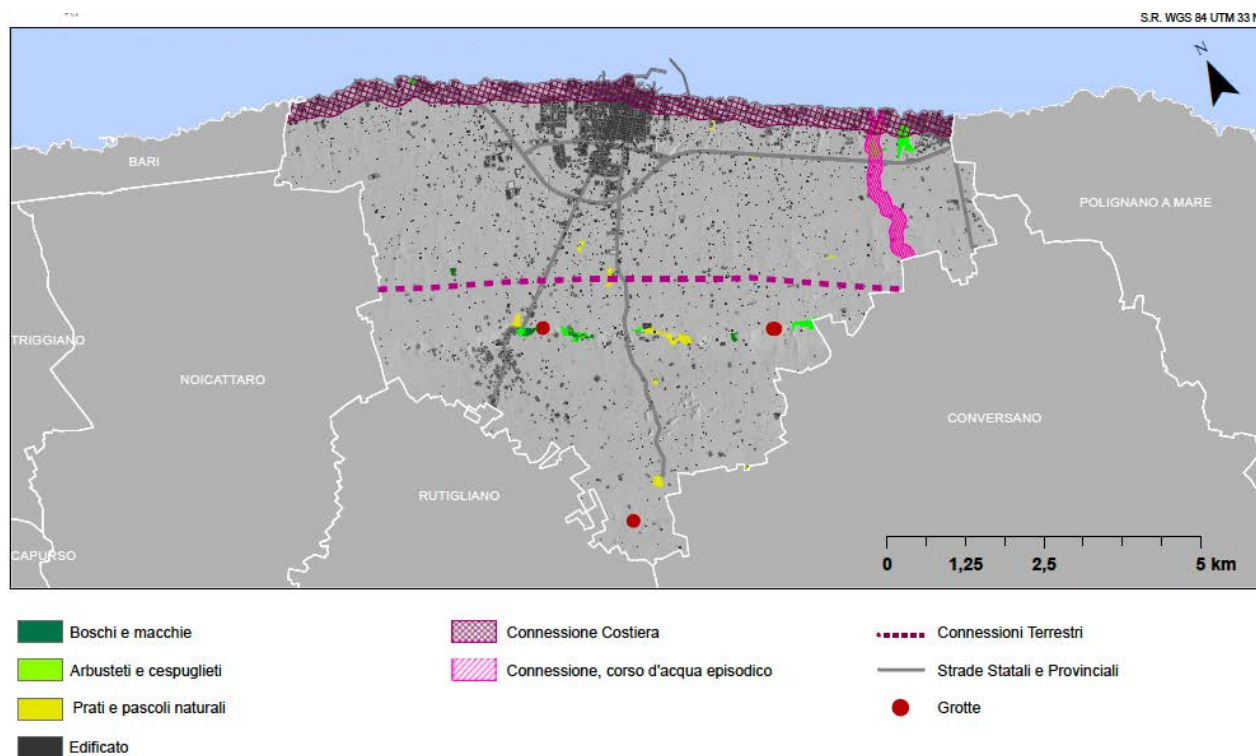


Tavola 8. Rete Ecologica Regionale – La Rete per la Conservazione della Biodiversità (R.E.B.) nel territorio di Mola di Bari (Elaborazione dalla Tavola 4.2.1.1 del PPTR)

2.1.2.2 Il Patto città-campagna

Il progetto territoriale regionale del “Patto città-campagna” è finalizzato al miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del territorio urbano, da un lato, di cui intende definire con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; e del territorio rurale, dall’altro, al quale intende restituire funzioni e specificità ad esso proprie, nel tempo sottratte da un processo degenerativo di urbanizzazione della campagna. Gli strumenti progettuali attraverso cui esso persegue tali finalità sono rivolti a specifici contesti: la campagna del ristretto, i parchi agricoli multifunzionali, il parco CO2, la campagna urbanizzata, la campagna abitata, i paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, il paco agroambientale costiero.

Nel territorio di Mola di Bari assumono particolare rilevanza le strategie del Patto per i seguenti contesti: la campagna del ristretto, il parco agricolo multifunzionale di riqualificazione, la campagna abitata e la campagna urbanizzata, la campagna profonda.

La campagna del ristretto

La campagna del ristretto è una fascia di territorio prevalentemente rurale che il PPTR ha individuato attorno a quasi tutte le aree urbane, come una greenbelt che ne involuppa le frange periferiche. Prendendo a modello gli antichi “ristretti” come riproposizione di un paesaggio agricolo ricco di relazioni con la città, essa è per il PPTR il luogo delle nuove porte che segnano l’incontro tra la città e la campagna e mostrano la transizione dal territorio aperto e agricolo a quello urbano. I materiali progettuali suggeriti per la definizione di tali ristretti sono le attività di agricoltura a servizio dei cittadini come gli orti sociali o i parchi suburbani, la produzione di prodotti ortofrutticoli per i mercati di prossimità, le fattorie didattiche, la raccolta diretta, la pet therapy, ecc.; tali spazi andrebbero, quindi, riconnessi agli spazi aperti interclusi della città.

Nel territorio di Mola, la campagna del ristretto è individuata nell’ampia area compresa tra l’edificato compatto a maglie regolari e i tessuti a maglie larghe esistenti, da un lato, e la circonvallazione, dall’altro; in aggiunta c’è una piccola area costiera oltre viale Europa Unità, a nord del quartiere Cozzetto. Lavorare sulla realizzazione della campagna del ristretto nel territorio molese significa, quindi, individuare gli strumenti progettuali per la sua esatta perimetrazione e valorizzazione. Ciò è particolarmente sfidante in alcune aree, in considerazione delle vigenti previsioni urbanistiche di trasformazione del vigente PRG e dei processi di urbanizzazione nel frattempo già verificatisi.

Il parco agricolo multifunzionale di riqualificazione

Nel PPTR i parchi agricoli multifunzionali sono territori agro-urbani o agro-ambientali più vasti del “ristretto”, che propongono forme di agricoltura di prossimità che, oltre alla produzione agricola di qualità, riescano a produrre salvaguardia idrogeologica, qualità del paesaggio, complessità ecologica, chiusura locale dei cicli, fruibilità dello spazio rurale, valorizzazione dell’edilizia rurale diffusa e monumentale, attivazione di sistemi economici locali.

Nel territorio di Mola di Bari tutta la fascia costiera tra la ferrovia e il mare è ricompresa all’interno del Parco Agricolo Multifunzionale di riqualificazione della conurbazione barese, che si estende a partire dall’area tra la prima e la seconda corona di comuni attorno alla città capoluogo, fino a San Vito lungo tutta l’area costiera a sud. In quest’area, dove un tempo erano diffusi gli orti costieri, si trovano oggi territori agro-urbani variamente compromessi e degradati a causa del diffuso abbandono dell’uso agricolo e della presenza di urbanizzazioni diffuse e trasformazioni improprie. Lavorare sulla costituzione del parco agricolo multifunzionale a Mola di Bari significherà, quindi, definire, in stretta relazione e sinergia con il Piano Comunale delle Coste e con il PUMS, gli strumenti progettuali per favorire la riqualificazione di tali paesaggi mantenendo aperti i varchi tra campagna e mare, lavorando sull’agricoltura protettiva e agro ambientale come alternativa alla cementificazione costiera.

La campagna abitata e la campagna urbanizzata

La campagna abitata è definita dal PPTR come l'insieme di quei tessuti produttivi e abitativi nell'agro che hanno mantenuto un rapporto stretto con le attività agricole, conservando un forte legame funzionale fra città e campagna. Per questi territori il PPTR propone il mantenimento delle modalità di costruzione fisica e sociale del legame della comunità residenziale con le attività agro-silvopastorali, la protezione della qualità dell'insediamento agricolo diffuso, la realizzazione di servizi e di infrastrutture nei borghi, il sostegno a interventi di riqualificazione dell'edilizia rurale e in pietra a secco, la promozione di attività agrituristiche. Nel caso di Mola di Bari, questi contesti si trovano in particolare in prossimità di San Materno e nell'agro tra detto nucleo e la gravina di Monsignore.

La campagna urbanizzata è, invece, definita dal PPTR come tessuto con funzioni urbane decontestualizzate e disperse, sorte negli ultimi decenni nello spazio rurale (villette, capannoni, centri commerciali, ecc). Il PPTR affronta le criticità di questa forma di urbanizzazione – che decontestualizza e degrada l'identità sia urbana che rurale dei contesti di paesaggio pugliesi – proponendo di contrastare l'ulteriore occupazione di suolo agricolo e di rigenerare i tessuti esistenti attraverso la dotazione di servizi, la conservazione dell'edilizia rurale diffusa e l'attivazione di azioni di mitigazione in chiave agro-ambientale per il miglioramento della loro qualità. Nel caso di Mola di Bari, vi sono varie aree che presentano le caratteristiche di campagna urbanizzata: l'area più estesa si trova in prossimità del nucleo storico di San Materno, lungo la SP111 Mola-Rutigliano; accanto a questa vi è l'area tra la SS 16 Adriatica e la tangenziale a ridosso di Cozze, alcune aree a ridosso del cimitero e altre nella zona compresa tra la SS 16 Adriatica e la ferrovia a nord-ovest del centro abitato.

La campagna profonda

La maggior parte del territorio rurale del comune di Mola di Bari è ricompreso, all'interno del Patto città-campagna, nella cosiddetta campagna profonda. Tali territori sono caratterizzati da una grande varietà di beni rurali e testimonianze della stratificazione storica e culturale, come già indicato nel par. 2.1.1.2. Lavorare su questi territori significherà, quindi, definire gli strumenti per valorizzare quel patrimonio rurale stratificato e ricco di cui sono costituiti come elemento importante dell'identità dell'intero territorio molese.

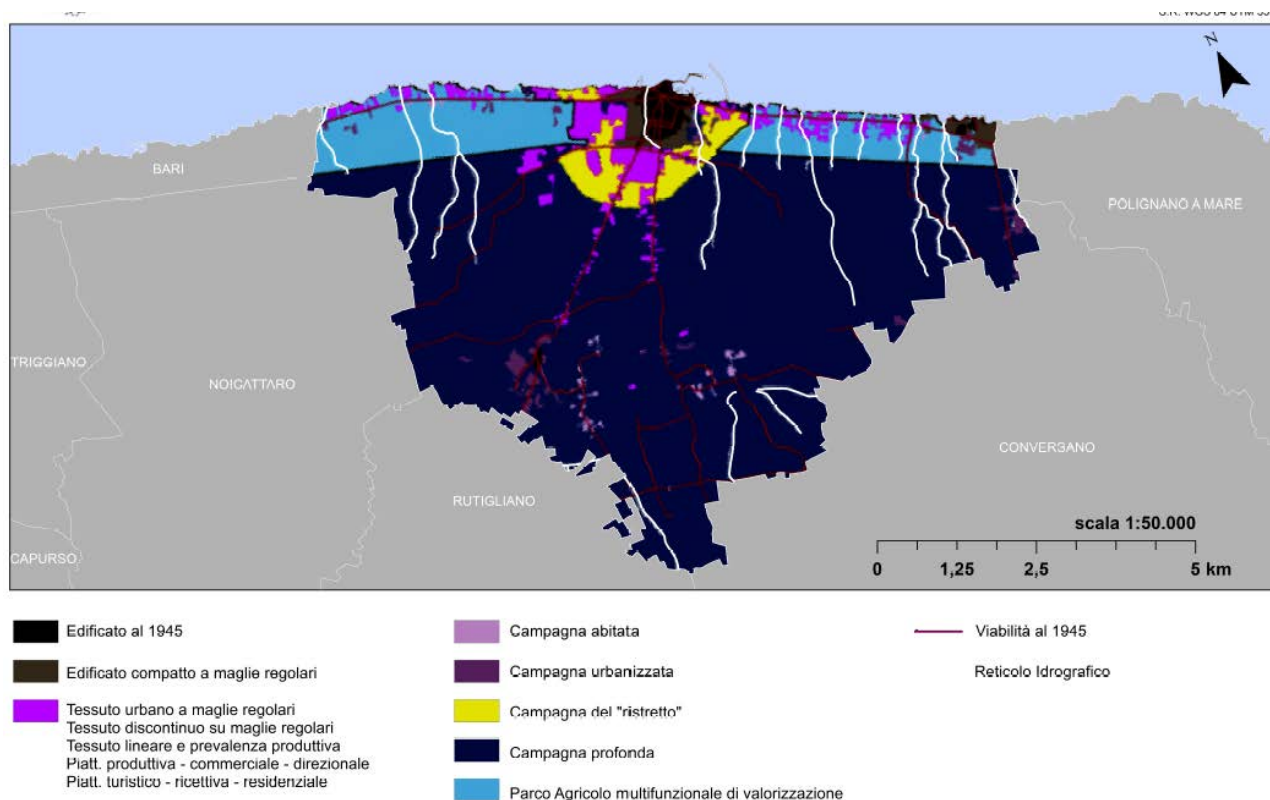


Tavola 9. Patto Città Campagna – La Rete per la Conservazione della Biodiversità (R.E.B.) nel territorio di Mola di Bari (Elaborazione dalla Tavola 4.2.2 del PPTR)

2.1.2.3 Il Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali. A tal fine il PPTR individua una rete multimodale della mobilità lenta in grado di assicurare, attraverso tratte panoramiche e suggestive lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, la connessione dei paesaggi pugliesi e il collegamento dei nodi di interesse naturale, culturale e paesaggistico della regione.

Il territorio di Mola di Bari è interessato da un asse multimodale costiero che, oltre ad assicurare la percorribilità della costa attraverso l'integrazione di diverse modalità di spostamento (tra cui ferrovia e percorso ciclopedonale litoraneo – ciclovia Adriatica), garantisce i collegamenti interno-costa attraverso un sistema a pendolo multimodale e penetranti naturalistiche verso Conversano. In sede di attuazione dello scenario strategico del PPTR sarà, quindi, necessario rafforzare tali collegamenti, in sinergia e coerenza con il PUMS, attualmente in fase di redazione.



Tavola 10. Il Sistema Infrastrutturale per la Mobilità Dolce (Estratto dalla Tavola 4.2.3 del PPTR)

2.1.2.4 La Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri

Il Progetto Territoriale per la Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri di Puglia adotta un approccio integrato e strategico alla pianificazione e gestione delle zone costiere, definendo strette sinergie e interazioni anche con gli altri progetti territoriali del PPTR, nella consapevolezza che solo una forte integrazione delle strategie progettuali possa garantire la valorizzazione e riqualificazione di territori complessi come quelli costieri. Esso intende, inoltre, per zone costiere una porzione di territorio ben più ampia della fascia dei 300 m. sancita dalla legge Galasso. Ciò muove dalla convinzione che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una definizione "profonda" della costa, coincidente con l'ampia fascia di transizione tra mare, costa e entroterra, come ambito relazionale che comprende territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri. Gli strumenti progettuali attraverso cui il Progetto Territoriale persegue la finalità della valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri sono rivolti a tre gruppi di componenti tra loro fortemente integrate: i waterfront, l'edificato e le reti.

Nel caso di Mola di Bari, i temi che dovranno essere trattati in sede di attuazione dello scenario strategico del PPTR saranno:

- la riqualificazione e la valorizzazione dei waterfront, tema sul quale il comune di Mola di Bari è già da tempo fortemente impegnato. Per tali aree, che includono spesso spazi aperti incolti e lembi di paesaggio storico rurale costiero, il PPTR prevede progetti di riqualificazione e valorizzazione degli spazi abbandonati, incolti e/o degradati e la loro organizzazione in sistemi continui di spazi verdi, spazi aperti e attrezzature pubbliche per il tempo libero e lo sport, collegati al centro delle città attraverso piste ciclo-pedonali ed efficienti sistemi di trasporto pubblico su gomma e su ferro;
- la riqualificazione dell'edificato costiero e il rafforzamento del corridoio ecologico costiero. Al di fuori del centro storico costiero, l'alternanza di aree urbanizzate – con caratteristiche talvolta di espansioni residenziali del centro urbano o di vere e proprie marine, come nel caso di Cozze, altre volte di tessuti produttivi – con aree a maggior grado di naturalità richiede lo studio di azioni con differenti finalità. Da un lato, azioni finalizzate a riqualificare in senso ecologico le espansioni residenziali, innalzandone la qualità urbana e paesaggistica attraverso la creazione di sistemi continui di spazi verdi, spazi aperti e attrezzature pubbliche per lo sport e il tempo libero, e l'integrazione delle aree di naturalità residue e dei lembi di paesaggi rurali storici interclusi; dall'altro, un'attenta valutazione delle strategie per la riqualificazione delle aree produttive anche attraverso una verifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela degli habitat marino-costieri, di valorizzazione del paesaggio costiero e con le politiche di promozione e sviluppo turistico regionale.
- la riqualificazione e valorizzazione degli assi multimodali di trasporto costiero. Ciò verrà fatto, come già indicato nel par. 2.1.2.3, in coerenza e sinergia con il PUMS.

In coerenza con gli obiettivi di qualità previsti dal PPTR per i paesaggi costieri, si è innanzitutto proceduto all'individuazione delle urbanizzazioni abusive, per le quali bisognerà definire interventi di riqualificazione ecologica e ripristino delle condizioni di naturalità, prevedendone l'eventuale attraverso delocalizzazione anche tramite apposite modalità perequative o mitigazione degli impatti.



Tavola 11. Insediamenti costieri abusivi con indicazione per stato di avanzamento dei procedimenti

2.1.2.5 I Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali

Il Progetto Territoriale sui Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali intende valorizzare i beni culturali in quanto parte di sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesistiche, proponendo una loro fruizione integrata nel contesto di riferimento. Esso individua due tipologie di aree:

- i Contesti Topografici Stratificati (CTS), così come perimetrati nella Carta dei Beni Culturali;
- gli areali tematici, che presentano una particolare densità di beni culturali tematici (masserie, trulli, ville, oliveti monumentali, ...)

Nella loro individuazione si è fatto riferimento ad un percorso multiscalare di territorializzazione dei singoli beni: dall'unità topografica (bene areale, puntuale o lineare), alla definizione del sito comprensivo di singoli beni, alla definizione del contesto topografico stratificato (CTS) come insieme di siti, fino alla definizione del Comprensorio come insieme territoriale di CTS di cui si definiscono le relazioni coevolutive. Questa metodologia permette di superare una visione dei Beni culturali e paesaggistici come punti isolati, interpretandoli e normandone l'uso in quanto sistemi territoriali complessi.

Un'ampia area nella porzione meridionale del territorio molese, a sud della SP 117 per Noicattaro, è ricompresa all'interno del CTS n. 8 "Azetium" assieme ad aree contigue dei territori di Rutigliano e Conversano. Tale contesto, lambito a ovest dalla lama Giotta e esteso a est fino alla lama in località Masseria del Monte, comprende un'ampia porzione di territorio che dai resti dell'antica città peuceta di Azetium in agro di Rutigliano si dirige verso est e verso sud nei territori dei tre comuni. Tale territorio presenta notevoli attestazioni di frequentazioni più antiche, risalenti fin al neolitico, e continuità insediativa durante tutto il medioevo e l'età moderna.

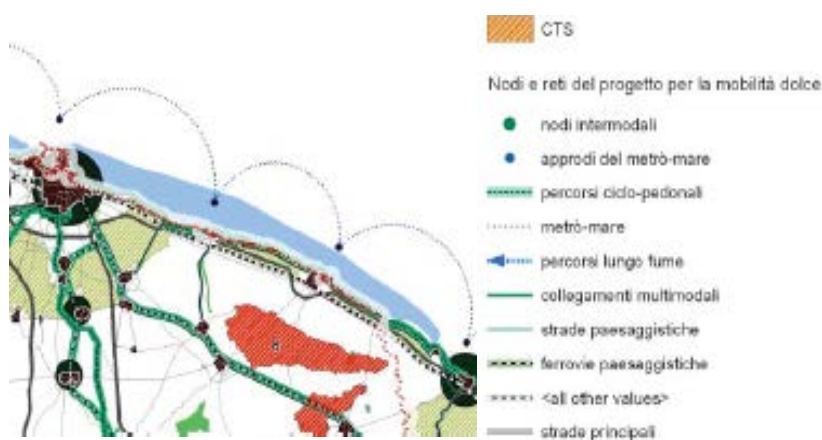


Tavola 12. I Sistemi Territoriali per la Fruizione dei Beni Patrimoniali
(In evidenza il Contesto Topografico Stratificato n. 8 "Azetium" - Estratto dalla Tavola 4.2.5 del PPTR)

Il progetto di valorizzazione di tale area dovrà avere le caratteristiche di vero e proprio progetto di fruizione culturale, territoriale e paesaggistica del sistema e comprendere:

- la verifica della perimetrazione dell'area attraverso uno studio di dettaglio dei caratteri ambientali, urbanistici, infrastrutturali e paesaggistici e lo studio delle relazioni coevolutive;
- la progettazione degli accessi all'area (dalla grande viabilità e dal sistema di mobilità dolce);
- l'individuazione delle "porte" dell'area, attrezzate come nodi di interscambio per la mobilità dolce interna e adeguate attrezzature informative;
- il progetto dell'accessibilità ai singoli beni interni all'area e della fruizione interna lenta;
- il progetto dei servizi per la fruizione museale e ecomuseale del sistema.

Sarà, inoltre, da approfondire l'opportunità di definire possibili ulteriori aree di pregio e densità di beni culturali e ambientali a carattere tematico nel territorio comunale (es. sistemi di ville e masserie), in coerenza con quanto contenuto nel Progetto Territoriale e delle direttive per le componenti culturali e insediative, di cui all'art. 78 delle NTA del PPTR.

2.2 Piani e programmi della Città Metropolitana di Bari

In base ai compiti di pianificazione affidati alle Città Metropolitane dalla L. 56/2014, la CMB ha avviato un processo di pianificazione strategica, il cui primi risultati sono confluiti nel Documento Unico di Programmazione (DUP) 2016-2018, approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n. 118 del 28/12/2015. Tale Documento, individuava cinque priorità strategiche per lo sviluppo dell'area metropolitana di Bari. Successivi aggiornamenti del Documento, richiesti per legge con cadenza triennale, hanno approfondito tale visione, anche grazie all'attivazione di un più ampio processo partenariale di discussione secondo il modello di governance del processo di pianificazione strategica della CMB approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n. 1 del 15/02/2016. Tale processo ha portato a individuare 11 azioni strategiche, organizzate secondo obiettivi e risultati attesi e corredate da una serie di progetti bandiera. Ciò costituisce la parte centrale del Piano Strategico Metropolitan (PSM), inteso come documento strategico dell'Ente e parte integrante del DUP.

L'attuazione del PSM sta procedendo mediante una serie di programmi di interventi. Tra questi, i più rilevanti sono il Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari (c.d. "Patto"), siglato in data 17/05/2016 con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per un totale di 230 milioni di euro a valere sui Fondi di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, e il Progetto "Periferie Aperte", finanziato all'interno del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia (c.d. "Programma Periferie") - Bando 2016, per un totale di 39.998.032,09 euro. Da ultimo, risulta utile citare i progetti di rigenerazione urbana di recente ammessi a finanziamento nell'ambito del Programma Nazionale della Qualità dell'Abitare (PinQua) – Bando 2021, per una somma complessiva di 45 milioni di euro.

2.2.1 Piano Strategico Metropolitan (PSM)

Il PSM individua 5 priorità strategiche di sviluppo per l'area metropolitana di Bari, finalizzate al superamento di un gap infrastrutturale e ad una maggiore coesione tra le singole realtà territoriali ed amministrative di cui è composta. Tali priorità strategiche sono:

1. Potenziamento del sistema della mobilità metropolitana, al duplice scopo di rendere più accessibile l'area dall'esterno e di favorire i collegamenti interni tra i principali attrattori, favorendo l'adozione di soluzioni sostenibili e integrate. In coerenza con tale priorità la CMB ha redatto il PUMS metropolitano, adottato con Deliberazione di Consiglio Metropolitan n. 97 del 4/8/2021, oltre al Biciplan Metropolitan, anch'esso di recente approvazione;
2. Sviluppo infrastrutturale delle aree logistiche e produttive strategiche, allo scopo di rendere più attrattivo il territorio per l'insediamento di nuove imprese, sia mediante interventi infrastrutturali che azioni di governo volti alla riduzione dei tempi e dei costi amministrativi per le imprese che si vogliano insediare;
3. Grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale, allo scopo di contrastare alcuni fenomeni di degrado ambientale e sociale presenti nella CMB attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e la creazione di opportunità di rigenerazione economica e culturale. A tal fine sono stati individuati tre ambiti territoriali di intervento:
 - le aree urbane degradate, caratterizzate da importanti fenomeni di marginalità sociale;
 - la costa, come elemento strategico anche per la valorizzazione del mare per lo sviluppo economico e ambientale della città metropolitana;
 - il paesaggio rurale e le aree peri-urbane, come elemento strategico anche per una valorizzazione del territorio ai fini ambientali e turistici.

4. Sviluppo dei servizi in ambito comunale e sovra comunale in un'ottica *smart cities* puntando su:
 - reti intelligenti – banda larga e reti energetiche innovative in tutto il territorio;
 - dematerializzazione dei servizi al cittadino e attuazione dell'agenda digitale;
 - innovazione nei servizi di rango metropolitano, con particolare riferimento ai settori del TPL, rifiuti, sicurezza.
 - messa in rete dei contenitori culturali e degli attrattori turistici combinati a progetti innovativi di marketing territoriale;
 - adozione di buone pratiche per incrementare l'efficacia dell'azione amministrativa grazie alla collaborazione dei cittadini
5. Rafforzamento del capitale umano, finalizzato a incrementare l'occupazione e l'auto-imprenditorialità attraverso progetti di innovazione sociale e culturale.

In coerenza con tale visione strategica e in accordo il modello di governance del processo di pianificazione sono state individuate le seguenti 11 azioni strategiche per la CMB, unitamente a una serie di progetti bandiera.

Tabella 1. Quadro sinottico delle azioni strategiche previste dal PSM della CMB

Azione Strategica	Obiettivi	Breve descrizione dei risultati attesi	Progetti Bandiera	Coerenza con la visione strategica
Agenda digitale metropolitana e <i>smart cities</i>	Ob.1 - accelerazione dei processi di digitalizzazione dei servizi e dei processi della PA; Ob.2 - potenziamento delle interazioni digitali con i cittadini; Ob.3 - creazione di una nuova architettura infrastrutturale basata sulla <i>smart cities</i> e sul paradigma delle IOT.	-Maggiore efficienza della pubblica Amministrazione; - Incremento dei servizi digitali offerti ai cittadini della Città metropolitana di Bari	- <i>e gov metropolitano</i> : dematerializzazione dei servizi ai cittadini metropolitani (PON Metro); - <i>Bari service Huh</i> : progetto pilota di Smart City da replicare in tutta la città Metropolitana (Patto per Bari) che comprende anche la realizzazione della superfibra; - <i>Rete della Videosorveglianza</i> per la sicurezza nelle aree produttive e agricole (PON legalità); - <i>Città connessa</i> : avvio della sperimentazione 5G e piano per la diffusione della banda ultralarga (Bando MISE)	Gli interventi sono coerenti con la quarta priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, concernente sviluppo dei servizi in ambito comunale e sovra-comunale in ottica <i>smart cities</i>
Mobilità sostenibile: Biciplan metropolitano e piano urbano della mobilità	Ob.1 - Riduzione delle emissioni di CO2 Ob.2 - Riconversione modale degli spostamenti in ambito urbano e suburbano; Ob.3 -promozione di nuovi stili di vita basati su modalità attive di spostamento (bicicletta e piedi)	-Decongestione del traffico da/verso il capoluogo - Incremento dei percorsi ciclabili di connessione - Razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano	-Realizzazione della <i>Poligonale Esterna di Bari</i> ; -Realizzazione della <i>Camionale di Bari</i> ; - Redazione del piano di ambito per il trasporto pubblico locale; -Realizzazione del <i>Biciplan Metropolitano</i> .	Gli interventi sono coerenti con la prima priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, inerente il potenziamento del sistema della mobilità metropolitana

Azione Strategica	Obiettivi	Breve descrizione dei risultati attesi	Progetti Bandiera	Coerenza con la visione strategica
Terra di Bari Guest Card: una strategia di rete per gli attrattori naturali e culturali	Ob.1 - Messa in rete dei beni culturali e/o ambientali esistenti sul territorio; Ob.2 - Potenziamento dell'offerta turistica.	- Incremento del numero di contenitori culturali fruibili -Incremento dei flussi turistici nell'area metropolitana	-Tutti i progetti presentati dai Comuni metropolitani e compresi nel Patto per Bari, nel progetto di rete Terre di Bari Guest Card; -Realizzazione della Terra di Bari guest card quale DMO dell'area metropolitana	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale
Porta futuro per i giovani: Ecosistema dell'istruzione, del lavoro e dell'innovazione sociale	Ob.1 - Potenziamento servizi orientamento al lavoro Ob.2 - Sostegno all'istruzione superiore Ob.3 - Sostegno all'imprenditoria giovanile	-Riduzione della disoccupazione giovanile -Innalzamento del livello culturale delle fasce giovanili -Creazione nuove imprese operanti nel territorio	-Porta futuro metropolitana; -creazione del polo didattico delle arti (Accademia delle Belle Arti); -Riqualificazione delle scuole superiori della CMB	Gli interventi sono coerenti con la quinta priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, che riguarda il rafforzamento del capitale umano
Agenzia metropolitana per l'housing sociale e l'inclusione attiva	Ob.1 - Messa in rete delle azioni di inclusione attiva Ob.2 Realizzazione dell'agenzia metropolitana della casa	- Creazione dello sportello metropolitano per l'agenzia sociale della casa - Messa in rete delle iniziative di inclusione attiva	-Riqualificazione urbana spazi dedicati al sociale -Agenzia della casa -Iniziative di co-housing sociale	Gli interventi sono coerenti con la quinta priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, che riguarda il rafforzamento del capitale umano
Waterfront Metropolitano ed economie del mare	Ob.1 - Consolidamento costiero e valorizzazione del litorale dell'intera area metropolitana di Bari; Ob.2 - Valorizzazione delle caratteristiche naturali del paesaggio, al fine di renderlo maggiormente attrattivo.	-Identificazione del waterfront come elemento identitario delle comunità e motore economico e sociale per la crescita dei territori	-Riqualificazione del <i>waterfront</i> di ponente e delle strutture retroportuali a Molfetta; -Riqualificazione del porto storico e valorizzazione del Lungomare di Levante di Giovinazzo; -Riqualificazione del <i>waterfront</i> di Bari; -Riqualificazione dell'area Porto Vecchio di Mola di Bari; -Rigenerazione del <i>waterfront</i> di Monopoli; -Consolidamento statico della costa a Polignano a Mare.	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale
Periferie Aperte: rigenerazione urbana e sociale delle aree marginali e strategia integrata per lo spazio pubblico	Ob.1 - Miglioramento del decoro urbano; Ob.2 - Riuso e/o alla rifunzionalizzazione di aree pubbliche sottoutilizzate o dismesse; Ob.3 - Rafforzamento della sicurezza urbana.	-Miglioramento delle condizioni di vivibilità, accessibilità, sicurezza e qualità relazionale dei contesti urbani periferici individuati	-Tutti i progetti presentati dai Comuni nell'ambito del Progetto "Periferie aperte"; -Progetto di rete "Arte in piazza", nell'ambito del Progetto Periferie aperte".	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale
Rete dei centri storici: riqualificazione sociale ed urbana dei contesti urbani consolidati e attivazione dei distretti urbani del commercio	Ob.1 - conservazione, recupero e valorizzazione dei borghi storici dei piccoli comuni pugliesi; Ob.2 - Promozione dell'immagine del territorio nell'ambito del segmento del turismo di qualità.	-Creazione di zone a traffico limitato -Valorizzazione delle identità storiche e culturali -Riattivazione sociale ed economica e distretti urbani del commercio -Riqualificazione dello spazio pubblico	-Interventi di miglioramento del decoro urbano; -Interventi di potenziamento della valenza ecologica dello spazio aperto e qualificazione in termini di dotazione tecnologica, di benessere ambientale e di soluzioni tecniche; -Interventi di rigenerazione dei tessuti, orientati alla riattivazione di funzioni e economie locali, soprattutto negli ambiti caratterizzati da particolare marginalità.	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale

Azione Strategica	Obiettivi	Breve descrizione dei risultati attesi	Progetti Bandiera	Coerenza con la visione strategica
Agricoltura 4.0: paesaggio rurale urban food policy e innovazione in agricoltura	Ob.1 - avvio del processo di sviluppo dell'area rurale della Città Metropolitana di Bari; Ob.2 - Realizzazione di un programma condiviso di interventi che coinvolga tutti gli attori del sistema, dal consumatore al produttore, dall'ambiente urbano a quello peri-urbano e rurale.	-Valorizzazione dell'esteso patrimonio naturalistico costiero e rurale -Gestione, conservazione e uso sostenibile delle risorse naturali -Promozione di stili di vita salutari	-Innovazione sociale agricoltura nelle aree rurali; -Urban food strategy; -Tutela e valorizzazione della Biodiversità negli ecosistemi rurali, costieri-marini; -Ricerca e sperimentazione in ambito agricolo e produttivo; -Economia circolare e promozione di sistemi produttivi rigenerativi.	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale
Energia sostenibile e cambiamenti climatici	Ob.1 - riduzione del rischio idrogeologico Ob.2 - razionalizzazione dei consumi di energia all'interno di tutte le strutture della pubblica amministrazione Ob.3 - potenziamento del Green Public Procurement (GPP)	- Efficientamento energetico della PA - Riduzione delle aree soggette ad elevato rischio idrogeologico -Razionalizzazione degli acquisti della PA in ottica ecologica	-Green procurement per la PA e per le Aziende erogatrici di servizi pubblici e redazione del PAESC metropolitano - Creazione di una rete di colonnine elettriche per favorire l'uso del mezzo elettrico - Promozione di un piano per la resilienza metropolitana e supporto alla redazione di progetti sul dissesto idrogeologico all'interno della piattaforma RENDIS	Gli interventi sono coerenti con la terza priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa ai grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale
Industria 4.0 e rilancio ASI come hub logistico produttivo	Ob.1 - Rilancio infrastrutturale delle aree industriali di Bari; Ob.2 - Costituzione della ZES (Zone Economiche Speciali) nell'area logistica produttiva Porto-ASI nell'ottica di sviluppare industria 4.0	- Creazione di un polo logistico produttivo all'avanguardia partendo dal sistema Porto-interporto-ASI in ottica industria 4.0 -Sinergia fra amministrazioni e imprese per la realizzazione delle attività descritte nel Masterplan	-Redazione del Masterplan per l'ASI; -Costituzione della ZES; -Realizzazione del Competenze center nei settori della mecatronica, dell'aerospazio, dell'informatica e della creatività.	Gli interventi sono coerenti con la seconda priorità individuata dalla visione strategica dell'Ente, relativa allo sviluppo infrastrutturale delle aree logistiche e produttive strategiche

2.2.2. Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari

Il Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari (c.d. "Patto"), siglato con la Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 17/05/2016, per un totale di 230 milioni di euro a valere sui Fondi di Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020, comprende un'articolata serie di interventi elencati dettagliatamente nel Piano Operativo approvato dal Consiglio metropolitano con Deliberazione n.144/2016 e successivamente integrato con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 91/2018. Essi si articolano nelle seguenti aree di intervento:

- 1) Infrastrutture: comprende interventi finalizzati al miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana potenziando il TPL ed i collegamenti tra i principali hub logistici e produttivi dell'area metropolitana: Porto commerciale di Bari, Aeroporto, Interporto e area ASI;
- 2) Ambiente e Territorio: racchiude gli interventi per la riqualificazione e rigenerazione del waterfront metropolitano, il consolidamento della costa e la mitigazione dell'erosione costiera;
- 3) Sviluppo economico e produttivo: include interventi finalizzati alla promozione dello

sviluppo economico e produttivo, alla crescita del sistema d'impresa e all'occupazione, attraverso la dotazione della città di Bari e dell'area metropolitana di servizi a rete innovativi per le *smart cities*, strumenti per l'attuazione dell'agenda digitale metropolitana, nonché la realizzazione di strutture che promuovano la conoscenza e lo sviluppo di competenze per i fabbisogni del sistema produttivo locale.

- 4) Turismo e cultura: comprende interventi finalizzati a migliorare l'accessibilità alle aree ad alta vocazione turistica; alla definizione di un sistema integrato per la fruizione dei beni culturali; alla promozione di uno sviluppo turistico integrato e sostenibile anche attraverso la realizzazione di ciclovie e il recupero di aree di interesse naturalistico, alla realizzazione di un polo didattico ed artistico metropolitano con l'Accademia delle Belle Arti.
- 5) Riqualificazione sociale e servizi metropolitani: racchiude interventi il cui obiettivo è il miglioramento della capacità amministrativa, attraverso la realizzazione del nuovo polo della Giustizia presso le caserme dismesse Capozzi e Milano di Bari e di altri edifici pubblici, funzionali a garantire la sicurezza e la legalità nei territori; la realizzazione di servizi a sostegno dell'abitare sociale, dell'innovazione sociale e dell'inclusione attiva.

I progetti si articolano, quindi, in tre tipologie, sulla base del soggetto istituzionale a cui ne è affidata l'attuazione:

- interventi strategici di rango metropolitano, anche classificati come progetti di rete che necessitano di una regia metropolitana per la fase progettuale ed eventualmente anche attuativa, affidati alla CMB;
- progetti la cui attuazione è affidata ad altri Enti, per il tramite di specifici accordi con la CMB;
- iniziative specificatamente rivolte a singoli Comuni o Unioni di Comuni.

Mentre non si ritiene necessario soffermarsi sui progetti di rete, che non coinvolgono direttamente il comune di Mola di Bari, meritano di essere richiamati i seguenti interventi che ricadono, in toto o in parte, all'interno del territorio comunale:

- Ciclovía Adriatica, ciclovía della Conca Barese e sistemi di connessione con porti, aeroporto, stazioni ferroviarie (cod. progetto CMB09, a titolarità della Città Metropolitana di Bari, per un importo complessivo di 7.000.000 euro): prevede la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili extraurbani, di previsione prioritaria nel Biciplan Metropolitano di Bari, all'interno del territorio della fascia costiera e della conca barese. All'interno di tale progetto verrà valorizzato il percorso ciclabile intercomunale tra i Comuni di Polignano a Mare, Monopoli, Mola di Bari, Conversano e Rutigliano, teso a valorizzare le coste, i centri abitati, l'area archeologica di Madonna delle Grottole e S. Vito verso Torre Incina.
- Riqualificazione dell'area del porto vecchio di Mola di Bari (cod. progetto MOL05, a titolarità del comune di Mola di Bari, per un importo complessivo di 2.000.000 euro): prevede il completamento del recupero del waterfront urbano, già attuato per il 1° lotto, con la riqualificazione del secondo tratto di costa, in direzione nord verso Torre a Mare, per una lunghezza di quasi un chilometro di fronte mare, così contribuendo alla creazione di un sistema continuo e completo di più funzioni urbane atte a completare la fruizione del fronte mare².

² Si veda Comune di Mola di Bari, Deliberazione della Giunta Comunale n.82/2019 del 29.05.2019, avente ad oggetto «Progetto di rete: Ambiente e Territorio: il Waterfront metropolitano: “Riqualificazione dell'area Porto Vecchio di Mola di Bari” dell'importo complessivo di € 2.000.000,00. Approvazione, ai soli fini delle attività di indirizzo e di controllo, delle disposizioni preliminari per la progettazione, redatte

2.2.3. Progetto “Periferie Aperte”

Il progetto "Periferie Aperte" è risultato primo classificato nella graduatoria redatta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in relazione al Bando del 2016 per il Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia (c.d. “Programma Periferie”). Esso prevede interventi in 36 comuni della CMB, per un finanziamento totale di 39.998.032,09 euro.

Esso ha come obiettivo la valorizzazione dello spazio pubblico aperto quale struttura di supporto alla dimensione relazionale di prossimità della cittadinanza mediante l'attuazione di un quadro di interventi che riguardano la realizzazione di:

- piazze (interventi sullo spazio pubblico con una forte relazione di prossimità con l'edificato);
- parchi urbani polifunzionali (interventi estesi di rigenerazione di aree con valenza ecologica all'interno e/o ai margini dell'insediamento);
- greening urbano (interventi di qualificazione dello spazio pubblico interstiziale con elementi vegetazionali);
- aree sportive attrezzate (interventi di dotazione sportiva di aree verdi ex novo o preesistenti);
- sicurezza urbana (interventi di innalzamento della sicurezza attraverso sistemi di videosorveglianza, illuminazione pubblica e/o sistemi di gestione dello spazio pubblico);
- mobilità sostenibile e assi stradali (interventi che introducono e/o riqualificano in chiave relazionale vettori di mobilità ciclo pedonale e/o garantiscano la sicurezza pedonale di assi stradali destinati prevalentemente alla mobilità veicolare).

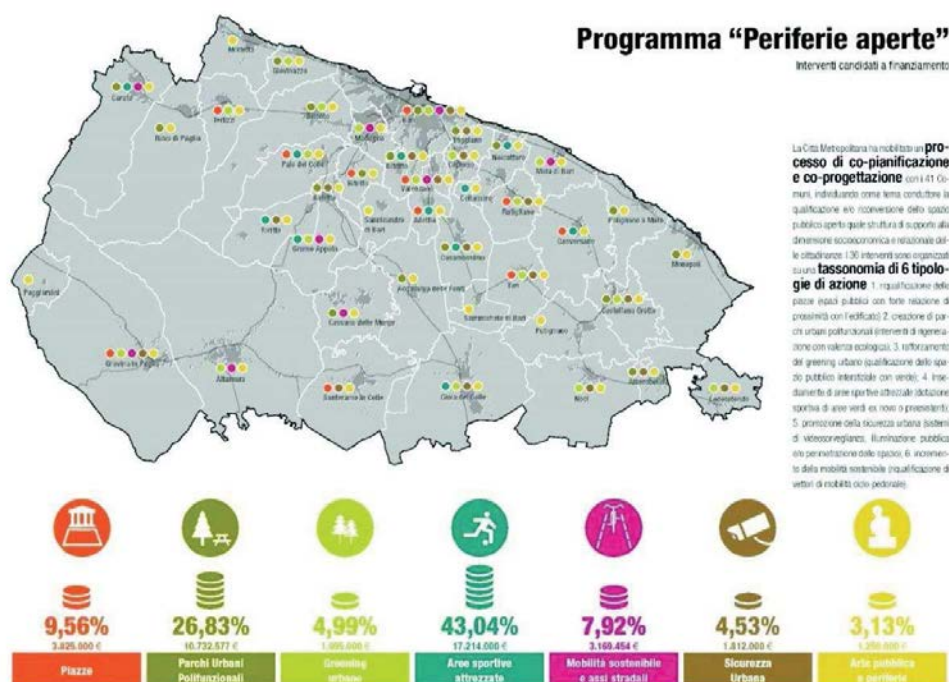


Figura 2. Articolazione per aree tematiche del programma “Periferie aperte”

All'interno del progetto, il comune di Mola di Bari risulta assegnatario di un finanziamento di 815.454,69 euro. Come indicato nella figura precedente, gli interventi previsti sono ricompresi

dal RUP, propedeutiche all'affidamento del servizio di ingegneria e architettura riguardante la progettazione definitiva ed esecutiva».

all'interno di tre categorie di intervento: greening urbano, mobilità sostenibile e assi stradali, arte pubblica e periferie. Più in particolare, il progetto riguarda la realizzazione, su via Paolo VI, di un asse attrezzato con viabilità ciclopedonale e sistemi di messa in sicurezza di quella carrabile. Tale progetto si integra con il secondo lotto finanziato dal PRU per un importo pari a euro 839.161,46. Per entrambi i lotti il livello di progettazione è quello esecutivo.



2.2.4. Programma Nazionale della Qualità dell'Abitare

Il Programma Nazionale della Qualità dell'Abitare (PinQua), promosso dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è finalizzato a riqualificare e incrementare il patrimonio residenziale sociale, rigenerare il tessuto socio-economico, incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini. Il Bando 2021 ad esso relativo prevedeva un contributo massimo di 15 milioni di euro per ogni proposta ammessa al finanziamento, per un numero massimo di tre proposte per ogni soggetto. Alla Città metropolitana di Bari è stato attribuito il finanziamento complessivo di 45 milioni di euro per la realizzazione di tre proposte progettuali, di cui una (denominata "Nuova ecologia dell'abitare") prevede la realizzazione di interventi anche nel territorio di Mola di Bari:

- "Abitare i borghi: luoghi dell'acqua e della cultura": la proposta mira al recupero funzionale e alla valorizzazione di contesti periferici e marginali situati in aree degradate dei borghi antichi dei comuni di Acquaviva delle Fonti, Bitetto, Capurso, Cassano delle Murge, Castellana Grotte, Cellamare, Conversano, Grumo Appula, Monopoli, Palo del Colle, Sannicandro di Bari, Triggiano e Turi. Le azioni sono rivolte tanto alla componente edilizia quanto alla rete degli spazi pubblici e dei servizi, con l'intento di migliorare la condizione abitativa e di intervenire sul patrimonio edilizio dismesso consentendone il riutilizzo. Da evidenziare le azioni per la qualità ambientale degli interventi, incardinate sul tema della promozione della cultura dell'acqua e dei suoi utilizzi in chiave sostenibile, anche attraverso il recupero delle acque piovane mediante tecnologie innovative; al patrimonio storico-culturale dell'acqua (fontane, cisterne, pozzi, giardini,...) si collega, inoltre, la creazione di nuovi percorsi per la fruizione, fisica e immateriale, dello stesso.
- "Nuova ecologia dell'abitare": la proposta mira alla riqualificazione ambientale e paesaggistica dei margini urbani degradati a contatto con lo spazio agricolo e naturale periurbano. I comuni interessati sono: Binetto, Bitonto, Casamassima, Gravina in Puglia, Mola di Bari, Molfetta, Noci, Noicattaro, Poggiorsini, Putignano, Sammichele di Bari, Terlizzi. Le aree di intervento individuate si caratterizzano per la distanza fisica dalla città

consolidata, per le condizioni di isolamento e di degrado (depauperamento delle risorse ambientali, presenza di immobili sottoutilizzati o dismessi, assenza di presidi per la vita in comunità, indifferenza agli ampi spazi agricoli e naturali che li circondano, degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale, ...). Per ciascuno dei contesti individuati la proposta intende promuovere l'integrazione tra il grande spazio naturale e agricolo di margine e la componente insediativa, la riqualificazione e rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio e la riduzione del disagio sociale e abitativo, una distribuzione più equilibrata di servizi, di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità dolce. Per il Comune di Mola di Bari è stato ammesso a finanziamento il “Modulo Urbano di Transizione Ecologica – complesso scolastico L. Tanzi e Riqualificazione edilizia residenziale – alloggi di via Fiume”, per un importo complessivo di 1.336.500 euro.



- “RigenerAzioni Urbane”: la proposta è finalizzata alla riqualificazione degli ambiti periferici delle città attraverso un complesso di azioni volte al risanamento del costruito anche sotto il profilo energetico, al miglioramento dell’accessibilità alla città e ai suoi servizi, alla promozione dell’occupazione e dell’imprenditorialità locale e al contrasto all’esclusione sociale, anche attraverso il coinvolgimento della cittadinanza attiva e delle associazioni del terzo settore. Particolare attenzione è data a misure per incrementare i servizi per l’infanzia – con la duplice finalità di contrastare la povertà educativa e di favorire la conciliazione dei tempi vita-lavoro facilitando l’occupazione femminile – e dei giovani – con la finalità di qualificare e di rafforzare le loro competenze nell’accesso a un lavoro qualificato. Sono interessati i Comuni di Adelfia, Alberobello, Bitritto, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Locorotondo, Modugno, Polignano a Mare, Rutigliano, Ruvo di Puglia, Santeramo in Colle, Toritto e Valenzano.

2.3 Piani e programmi di aggregazioni di comuni

Il comune di Mola di Bari è parte di vari raggruppamenti di comuni che, secondo geometrie variabili, si sono aggregati per proporre programmi di interventi comuni. Di seguito vengono illustrati i principali programmi promossi da tali aggregazioni.

2.3.1 SAC “Mari tra le mura”

I SAC sono strumenti per la valorizzazione territoriale integrata di territori intercomunali ove ricadono aree protette e beni culturali messi a sistema. Si basano su un’idea guida legata ai caratteri ambientali e storico-culturali dell’ambito territoriale interessato, alla sua identità, alle istanze e alle visioni degli abitanti e degli stakeholders e sono finalizzati a potenziare l’offerta culturale, a migliorare la qualità dei servizi, a qualificare i flussi turistici, ad accrescere l’attrattività del territorio. Essi mirano alla costituzione di sistemi stabili di governance degli asset territoriali superando una visione puntuale dei beni naturali e culturali e basandosi sulla cooperazione interistituzionale aperta al contributo attivo del partenariato private, profit e no-profit.

Sono stati finanziati dalla Regione Puglia con fondi POR Puglia 2007-2013-Asse IV “Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l’attrattività e lo sviluppo” per un totale di 18 milioni di euro. Tali finanziamenti sono stati destinati alla realizzazione di servizi finalizzati alla conservazione, fruizione e promozione dei beni, ivi comprese attività didattiche e di sensibilizzazione, alla promozione di sistemi di mobilità sostenibile finalizzati a rendere accessibili le risorse naturali e culturali, alla realizzazione di itinerari e carte di fruizione integrata dei beni e dei servizi, di strumenti multimediali per la valorizzazione dei beni, di servizi di informazione e comunicazione, animazione e monitoraggio.

Comuni coinvolti

Conversano, Mola di Bari, Polignano a Mare, Rutigliano



Obiettivi/risultati attesi

L’idea forza del SAC “Mari tra le mura” è la promozione del territorio basata su due direttrici: la direttrice del tempo e quella dello spazio.

La direttrice del tempo per ricostruire e scoprire l’evoluzione lenta del territorio che ha avuto per protagonista comune l’acqua: che si è infranta sulle rocce dando origine alle grotte, che si è raccolta

nei laghi di Conversano, che ha segnato il territorio con le lame, che dialoga con la comunità attraverso i porti e i litorali, che ha fatto approdare santi, che è sostentamento per le comunità grazie ai pescatori.

La direttrice dello spazio perché è tutto il territorio a parlare di sé con le proprie caratteristiche ambientali, culturali, storiche e artistiche.

Azioni

1. Ecometrò

- Percorsi ciclopedonali
- InterCityBus
- 10 itinerari dedicati alla natura, ai musei, al sentimento religioso, all'arte, all'archeologia, all'enogastronomia
- EcoInfoPoint
- Stazioni di sosta e Cross Point

2. Art in Progress

- Servizi museali sperimentali, innovativi e associativi

3. Movingart & Open Space

- Mobilità e Residenze d'Artisti internazionali e Officine Artistiche Territoriali

Stato di attuazione

In fase di conclusione

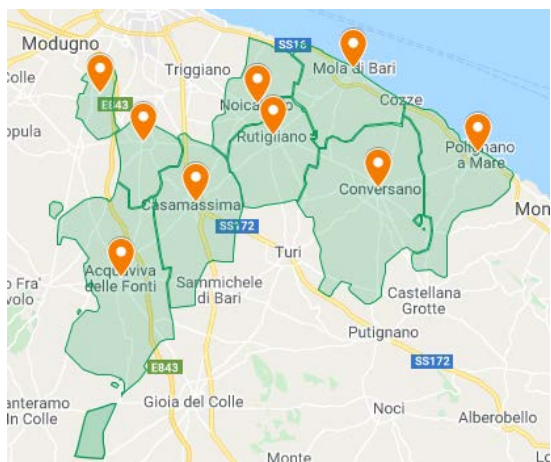
2.3.2 Piano di Azione Locale del GAL Sud-Est barese

La Strategia di Sviluppo Locale 2014-2020 del GAL Sud Est Barese, approvata dalla Regione Puglia nel settembre del 2017, ha come obiettivo rendere il territorio del Sud-Est Barese maggiormente competitivo ed attrattivo attraverso il consolidamento delle filiere agro-alimentari ed ittiche, la valorizzazione delle risorse ambientali e lo sviluppo del turismo sostenibile.

La SSL è attuata dal Piano di Azione Locale (PAL) a valere su risorse finanziarie del FEASR e del FEAMP.

Comuni coinvolti

Acquaviva delle fonti, Adelfia, Bitritto, Casamassima, Conversano, Noicattaro, Rutigliano, Mola di Bari, Polignano a mare.



Finanziamenti

7.154.000 euro.

Obiettivi/risultati attesi

Il PAL è strutturato secondo 3 grandi azioni destinate al mondo delle imprese e delle reti, al rafforzamento del capitale umano ed al miglioramento delle infrastrutture.

- L'Azione 1 "Imprese e reti" è proposta per stimolare processi virtuosi di innovazione e cooperazione tra le principali filiere dell'area.
- L'Azione 2 "Capitale umano" punta al rafforzamento delle competenze e delle conoscenze degli operatori locali attraverso un percorso integrato costituito da convegni, workshop tematici e visite studio aziendali.
- L'Azione 3 "Infrastrutture" ha il duplice obiettivo di innalzare la qualità dei servizi turistici e potenziare la dotazione infrastrutturale presente sul territorio.

Azioni

- L'Azione 1 "Imprese e reti" comprende 4 linee di intervento:
 - o Intervento 1.1 "Aiuti all'avviamento di imprese"
 - o Intervento 1.2 "Investimenti nella creazione e sviluppo di attività extra-agricole"
 - o Intervento 1.3 "Vendita diretta di prodotti della pesca"
 - o Intervento 1.4 "Cooperazione tra piccoli operatori"
- L'Azione 2 "Capitale umano" punta al rafforzamento delle competenze e delle conoscenze degli operatori locali attraverso un percorso integrato costituito da convegni, workshop tematici e visite studio aziendali.
 - o Intervento 2.1 "Convegni, workshop e visite di aziende"
 - o Intervento 2.2 "Convegni, workshop e visite di aziende per gli operatori del settore ittico"
- L'Azione 3 "Infrastrutture" ha il duplice obiettivo di innalzare la qualità dei servizi turistici e potenziare la dotazione infrastrutturale presente sul territorio
 - o Intervento 3.1 "Infrastrutture pubbliche per fruizione aree marine e costiere"
 - o Intervento 3.2 "Mercati locali di prodotti della pesca"
 - o Intervento 3.3 "Promozione del patrimonio culturale di zone di pesca"
 - o Intervento 3.4 "Itinerari naturalistici naturalmete"
 - o Intervento 3.5 "Infrastrutture pubbliche per fruizione aree rurali e naturali"

Stato di attuazione

In corso di realizzazione

2.3.3 Patto territoriale "POLIS"

Il Patto territoriale, strumento della programmazione negoziata previsto dalla legge 662 /1996, art. 203, è stato sottoscritto il 06.11.1998 dall'Assemblea del Comitato dei Promotori e approvato con DM del Ministero del Bilancio e del Tesoro n. 1062 del 31.05.1999. Esso coinvolge 12 comuni per un'estensione territoriale di 960,00 Km² e una popolazione di 242.000 abitanti, assieme a

Organizzazioni sindacali: CGIL, CISL, UIL, UGL, Confederazioni Provinciali di categoria, Istituti di Credito e altri partner.

Comuni coinvolti

Il Patto coinvolge i Comuni di Alberobello, Castellana Grotte, Conversano, Mola di Bari, Monopoli, Noci, Polignano a Mare, Putignano, Sammichele di Bari, Rutigliano, Turi, assieme a Organizzazioni sindacali: CGIL, CISL, UIL, UGL, Confederazioni Provinciali di categoria, Istituti di Credito e altri partner.



Finanziamenti

Nel territorio di Mola di Bari il Patto Territoriale Polis, grazie ai contributi messi a disposizione dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Puglia nell'ambito dell'APQ, ha contribuito a finanziare le seguenti opere pubbliche:

- Lavori di ammodernamento della rete viaria rurale (anno 2006)
- Progetto di manutenzione straordinaria delle strade rurali extraurbane (in corso);
- Restauro e manutenzione straordinaria dei prospetti del monumentale Palazzo Alberotanza-p.zza XX Settembre (in corso, di recente finanziato per un importo pari a 800.000 euro).

Nella nuova programmazione è previsto ulteriore finanziamento di circa 900.000 euro per realizzare un lotto della sistemazione del waterfront nord (porticciolo di Portecchia e piazza Marinai d'Italia). Quanto alle opere private, delle cinque imprese ammesse a finanziamento, un'impresa operante nel settore agricolo (categoria Aziende Agricole di produzione olio), ha realizzato i progetti presentati.

Obiettivi/risultati attesi

Sviluppo e riqualificazione dell'assetto produttivo delle aree del sud-est barese, favorendo la trasformazione del sistema economico-sociale e il rafforzamento della capacità di innovazione e di reazione alle sfide esterne.

Azioni

Il Patto Polis è strumento di programmazione negoziata di tipo generalista, che quindi può comprendere interventi su tutti i settori. I principali settori interessati sono: agroalimentare, tessile, commercio, turismo. Più in particolare, il Patto Polis prevedeva 58 iniziative imprenditoriali, di cui 22 nel manifatturiero, 6 nell'agroalimentare, 2 nei servizi, 26 nel turismo e 2 in altri settori. Di queste iniziative ne sono state avviate 29, 11 si sono realizzate, 23 hanno rinunciato e le revoche sono state 6. L'occupazione prevista da progetto è pari a circa 666 unità.

Stato di attuazione

In corso di realizzazione.

2.3.4 Percorsi di interconnessione tra ciclovía adriatica, ciclovía del waterfront e stazioni

Progetto STEP BIKE STEP tra i luoghi della storia, della cultura e del paesaggio, per la “realizzazione di percorsi ciclabili urbani di interconnessione tra ciclovía adriatica, ciclovía del waterfront e stazioni”, finanziato nell'ambito dell'Asse prioritario IV “Energia sostenibile e qualità della vita” del

P.O.R. Puglia FESR – FSE 2014-2020, Azione 4.4 “Interventi per l’aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane”.

Comuni coinvolti

Comuni di Conversano, Mola di Bari e Polignano a Mare

Finanziamenti

1.400.000 euro



Obiettivi/risultati attesi

Il progetto intende completare il circuito extraurbano ciclabile tra i tre comuni creato dai tratti del Biciplan Metropolitano (Ciclovía del Waterfront) finanziati dalla Città Metropolitana di Bari e dalla Ciclovía Adriatica prevista dal Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e dal redigendo Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, in buona parte realizzata lungo la litoranea Mola di Bari-Polignano a Mare. Tale circuito tocca il Castello di Conversano e alcune emergenze architettoniche religiose rurali, connettendoli con gli edifici storici della costa, come il Castello di Mola di Bari e l’Abazia di San Vito e la sua Torre. In particolare i tratti di progetto “chiuderanno” il circuito (costituito da tratti extraurbani), interconnettendolo all’interno del territorio urbano ed intercettando, in particolare, le stazioni ferroviarie di Conversano e Mola di Bari, le fermate del sistema di trasporto su gomma, oltre che una serie di punti di interesse per la mobilità quotidiana

(scuole superiori di Conversano) e turistica (Castello di Conversano, Castello di Mola e Abazia di San Vito). L'immagine sopra riportata inquadra i tratti di progetto (in rosso) all'interno della rete urbana esistente (in verde) e del circuito tra le città creato dal Biciplan di Città Metropolitana (celeste) e dalla Ciclovia Adriatica a Nord (arancio).

Azioni

A Mola di Bari il progetto prevede la connessione interna del circuito, in particolare unendo il punto di arrivo del tratto "Rutigliano –Mola" del Biciplan Metropolitano, ossia la Stazione Ferroviaria, con il Waterfront cittadino su cui insiste un tratto già realizzato della Ciclovia Regionale Adriatica. Il progetto interconnette così l'intera rete esistente o in realizzazione in città con la Stazione e l'entroterra. Un ulteriore tratto prolunga la connessione Ciclovia Adriatica - Stazione fino alla Fermata Bus Nazionale (Servita dalla compagnia Flixbus) e la congiunge alla pista in corso di realizzazione nell'ambito del Contratto di Quartiere II "Oltre la ferrovia", un finanziamento ministeriale in favore delle aree socialmente svantaggiate, unite così, a loro volta, al sistema di trasporto ferroviario.

Stato di attuazione

Progetto esecutivo

3 Il sistema locale

3.1 Il sistema socio-economico

In questo capitolo si propone una prima analisi delle principali tendenze demografiche e socio-economiche che hanno riguardato il comune di Mola di Bari nei passati decenni.

Per avere una visione territoriale più ampia di alcuni fenomeni e comprendere quelli che hanno distinto il comune di Mola di Bari rispetto ai comuni limitrofi, sono stati presi in esame anche i dati relativi ai comuni di Conversano, Noicattaro, Polignano a Mare e Rutigliano.

Da un punto di vista metodologico, l'andamento delle dinamiche demografiche, socio economiche e territoriali è stato analizzato ricorrendo ad alcuni indicatori già ampiamente sperimentati in diversi studi e fondati su dati di fonte ufficiale, principalmente forniti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT).

In particolare, per un orizzonte temporale più ampio, sono stati utilizzati i dati dei censimenti del 1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001 e 2011 che contengono dati e indicatori disaggregati a livello di singola sezione di censimento.

Per quanto riguarda l'osservazione di quanto accaduto negli ultimi negli ultimi 20 anni si è fatto riferimento sempre a dati ISTAT elaborati sulla base delle comunicazioni fornite dalle singole amministrazioni.

È importante evidenziare che nelle analisi riguardanti la popolazione residente, lo scarto rispetto agli anni precedente e successivo agli anni di censimento risentono della mancata comunicazione degli stranieri migrati in altri paesi.

Sono stati utilizzati inoltre indicatori statistici compositi estrapolati dal dataset sulle Politiche Urbane elaborato dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che hanno riferimenti temporali che variano in funzione della disponibilità del tipo di dato utilizzato.

Tabella 2. Popolazione residente nel comune di Mola di Bari e nei comuni limitrofi

Comune	Censimenti							2020*
	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	
Mola di Bari	22.901	22.852	24.020	26.161	25.847	25.919	25.567	25.140
Conversano	17.705	17.776	18.597	20.511	22.641	24.071	25.683	26.122
Noicattaro	11.638	12.822	14.675	16.510	20.937	23.686	25.710	26.253
Polignano a Mare	13.153	13.881	13.662	14.759	15.849	16.367	17.567	17.861
Rutigliano	12.683	12.967	13.353	14.719	16.378	17.559	18.418	18.584

* Dato Istat Riferito al 1° gennaio 2020 sulla base della comunicazione dell'amministrazione comunale all'ISTAT

Dal grafico n. 1 si osserva che, mentre nei comuni limitrofi c'è stata una crescita costante della popolazione che ha portato alcuni di essi a incrementare notevolmente la popolazione (nel comune di Noicattaro è più che raddoppiata), nel comune di Mola di Bari, invece, c'è stato un andamento in controtendenza. Da un'iniziale crescita avvenuta tra gli anni '50 e '80, si è passati prima a un decremento graduale e successivamente a una stabilizzazione.

Al primo gennaio 2020 il Comune di Mola di Bari aveva una popolazione residente di 25.140, 2.300 persone in più rispetto alla popolazione del 1951 (circa il 10%), mentre il comune di Noicattaro ha incrementato la popolazione di quasi 15000 persone con un incremento del 130%. Anche il comune costiero di Polignano a Mare, seppur in misura minore rispetto a Noicattaro, ha incrementato la popolazione rispetto al 1951 di circa 4.500 unità, pari a + 30%.

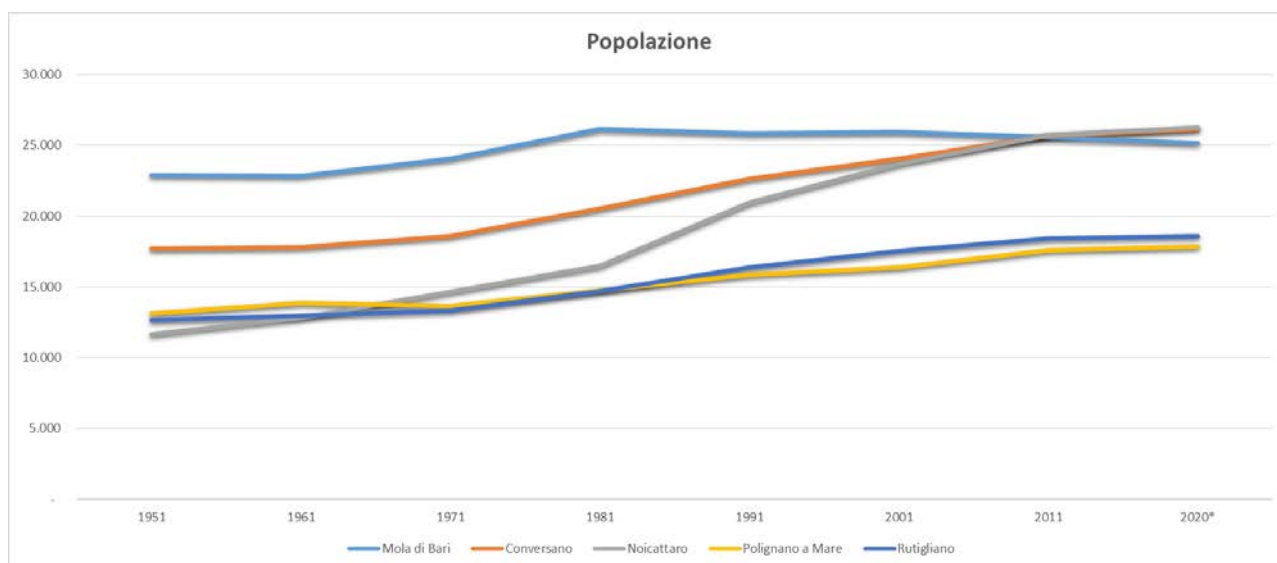


Grafico 1. Variazione della popolazione residente nel comune di Mola di Bari e nei comuni limitrofi

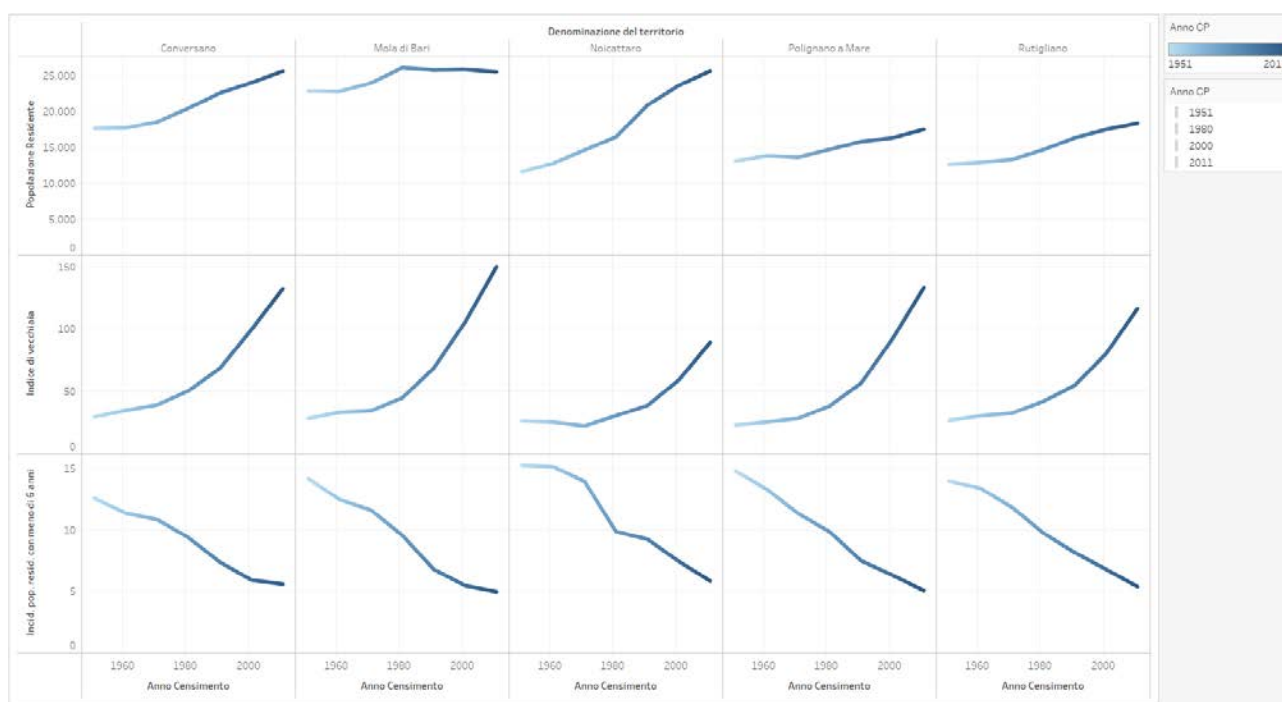


Grafico 2. Confronto fra indicatori demografici 1961 - 2011: popolazione residente (valore assoluto), indice di vecchiaia (percentuale della popolazione di 65 anni e oltre su quella 0-14 anni) e incidenza della popolazione < 6 anni (percentuale sul totale della popolazione residente)

Le dinamiche sopra accennate sono da porre in relazione con gli indicatori legati all'invecchiamento della popolazione molese (soprattutto indice di vecchiaia e indice di dipendenza degli anziani) che, se da un lato si discostano da quelli dei comuni contermini, dall'altro lato, tuttavia, non mostrano scarti rilevanti rispetto a quelli della media regionale e nazionale.

Tabella 2. Comune di Mola di Bari: Indicatori demografici 1991 - 2011

Indicatore	1991	2001	2011
Rapporto di mascolinità	97,2	97,1	96,6
Incidenza popolazione residente con meno di 6 anni	6,8	5,5	5,0
Incidenza popolazione residente di 75 anni e più	5,9	7,0	9,6
Indice di dipendenza anziani	19,8	23,8	30,2
Indice di dipendenza giovani	28,7	22,5	20,1
Indice di vecchiaia	68,8	105,7	150,0

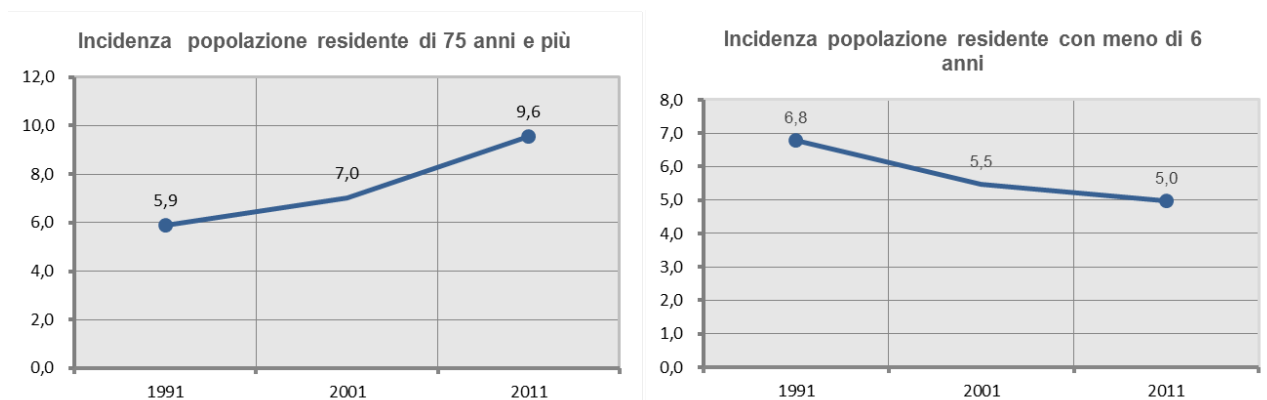


Grafico 3. Comune di Mola di Bari: Rappresentazione degli indicatori demografici 1991 - 2011 relativi all'incidenza della popolazione residente over 75 e under 6.

Tabella 2. Comune di Mola di Bari: Indicatori demografici 1991 - 2011 ... Confronto Territoriale

Indicatore	Mola di Bari	Puglia	Italia
Rapporto di mascolinità	96,6	94,0	93,7
Incidenza popolazione residente con meno di 6 anni	5,0	5,5	5,6
Incidenza popolazione residente di 75 anni e più	9,6	9,2	10,4
Indice di dipendenza anziani	30,2	28,7	32,0
Indice di dipendenza giovani	20,1	22,1	21,5
Indice di vecchiaia	150,0	130,1	148,7

Se concentriamo l'attenzione sull'ultimo quindicennio, osserviamo che la popolazione residente si è ridotta di circa 800 unità, corrispondenti al 3%. Questo sia per effetto del progressivo allargamento della forbice fra nascite e decessi sia per l'incapacità dei flussi migratori in ingresso (iscrizioni anagrafiche nel grafico n. 4b³), di compensare quelli in uscita (cancellazioni anagrafiche). A fronte della riduzione della popolazione residente, si registra invece una crescita costante delle famiglie, che si portano dalle 9.300 circa nel 2004 alle 10.300 nel 2020, in concomitanza con la riduzione della dimensione media dei nuclei familiari, che passa da 2,8 a 2,45 componenti per famiglia.

³ Si noti che le cancellazioni per altri motivi non sono trasferimenti di residenza, ma cancellazioni dovute a pratiche di rettifica anagrafica.

Tabella 3. Comune di Mola di Bari: Variazione della popolazione residente e delle famiglie 2002 - 2020

Anno	Popolazione Residente	Variazione Assoluta	Variazione Percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2002	25.948	-	-	-	-
2003	26.074	126	0,48	-	-
2004	26.258	184	0,70	9.376	2,8
2005	26.388	130	0,49	9.435	2,79
2006	26.564	176	0,66	9.777	2,71
2007	26.482	-82	-0,31	9.824	2,69
2008	26.427	-55	-0,21	9.889	2,67
2009	26.374	-53	-0,20	9.995	2,64
2010	26.333	-41	-0,16	10.098	2,61
2011	26.348	15	0,06	10.182	2,59
2012	25.525	-823	-3,22	10.171	2,51
2013	25.780	255	0,99	10.274	2,51
2014	25.928	148	0,57	10.260	2,52
2015	25.834	-94	-0,36	10.248	2,52
2016	25.695	-139	-0,54	10.252	2,5
2017	25.554	-141	-0,55	10.270	2,49
2018	25.393	-161	-0,63	10.247	2,47
2019	25.311	-82	-0,32	10.300	2,45
2020	25.140	-171	-0,68		



Grafico 4a. Comune di Mola di Bari: Rappresentazione del saldo naturale 2002-2019 (Fonte: <https://www.tuttitalia.it/statistiche/>)



Grafico 4b. Comune di Mola di Bari: Rappresentazione del saldo migratorio 2002-2019 (Fonte: <https://www.tuttitalia.it/statistiche/>)

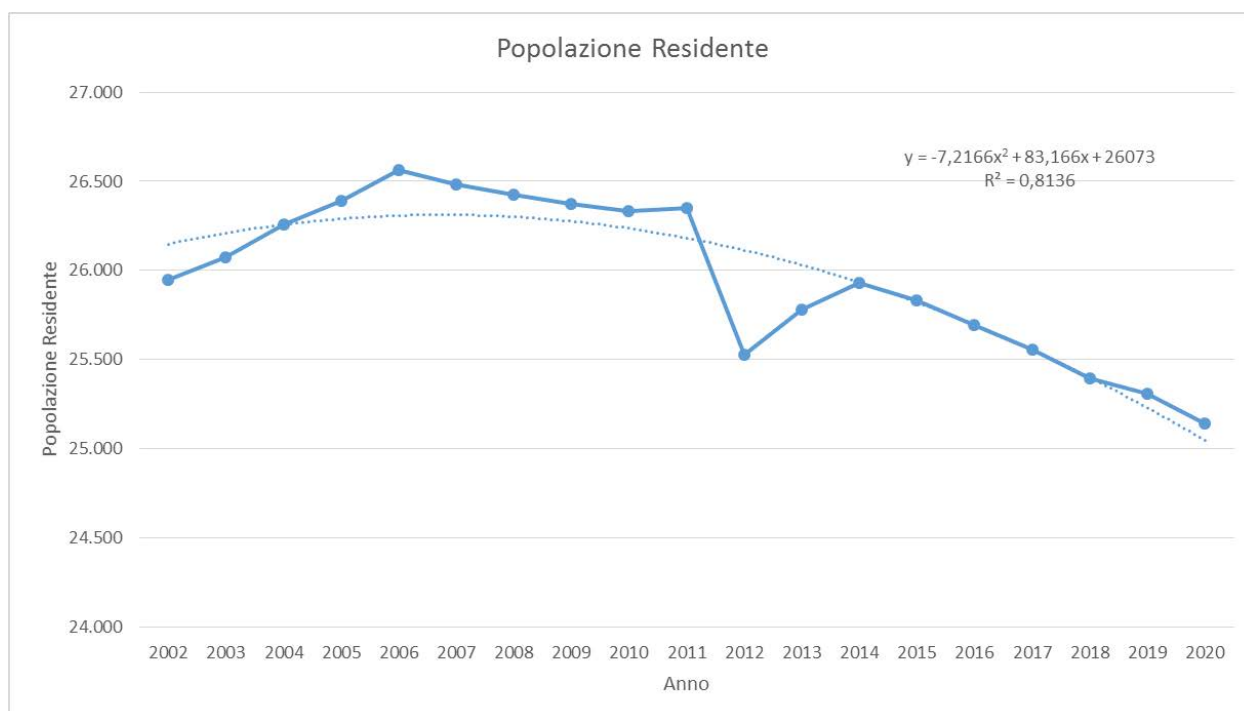


Grafico 5. Comune di Mola di Bari: Analisi della variazione della popolazione residente 2002-2020

Per delineare i tratti essenziali del territorio di Mola di Bari nella molteplicità degli aspetti che lo contraddistinguono, è di seguito riportata un'analisi di indicatori statistici compositi, effettuata utilizzando il dataset "Urban index" della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. L'analisi, che comprende indicatori su ambiti tematici diversi, relativi alle caratteristiche del sistema insediativo, alle condizioni abitative e socio-economiche, alla dotazione di infrastrutture e servizi, è stata estesa al comune di Mola di Bari e ai centri limitrofi.

Tabella 4a. Indicatori compositi: Confronto fra Mola di Bari e comuni limitrofi (Fonte: <https://www.urbanindex.it>)

Ambito	Titolo	Mola di Bari	Conversano	Noicattaro	Polignano a Mare	Rutigliano
Ambiente costruito e spazio aperto	Densità umana	446,70	203,30	536,80	261,50	357
	Densità umana netta	7.333,60	6.124,50	5.101,50	7.101,90	7.832
	Indice di dispersione delle abitazioni	0,03	0,09	-	0,20	0
	Indice di concentrazione delle tipologie d'uso degli edifici (proxy inverso del mix funzionale)	7.753,70	8.069,50	9.138,10	7.731,50	7.742
	Indice di compattezza delle aree urbane	68,40	60,30	44,40	53,70	66
	Indice di frammentazione del paesaggio urbano	377,90	439,10	307,50	461,30	332

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

	Indice di espansione edilizia nei centri e nuclei abitati	6,70	6,40	9,40	9,80	6
	Verde urbano (non agricolo) pro capite	-	-	-	-	-
	Incidenza di edifici residenziali in pessimo stato di conservazione	1,40	1,00	0,40	0,70	6
Condizioni abitative e mercato della casa	Tasso di variazione medio annuale della popolazione residente	- 0,50	0,30	0,20	0,30	1
	Tasso di variazione medio decennale della popolazione residente	- 0,50	6,50	10,80	5,30	6
	Variazione del tasso di inutilizzo degli edifici (o Variazione della potenzialità d'uso degli edifici)	- 1,00	0,90	- 2,50	2,60	-0
	Variazione dell'indice di sottoutilizzo delle abitazioni	6,40	6,30	5,90	4,50	5
	Variazione del tasso di inutilizzo delle abitazioni dei centri abitati (o Variazione della potenzialità d'uso abitativo nei centri abitati)	1,90	8,30	- 4,10	6,80	2
	Variazione percentuale del prezzo medio di compravendita delle abitazioni	- 5,80	- 7,70	3,50	3,90	-7
	Incidenza della popolazione residente nei nuclei e case sparse	2,90	9,40	0,10	21,70	4
	Indice di sottoutilizzo delle abitazioni	29,00	35,50	25,70	24,30	24
	Indice di attrattività residenziale	- 0,10	6,60	4,60	2,20	1
	Incidenza popolazione in condizione di affollamento	1,30	0,50	1,90	1,70	2
	Indice di affollamento delle abitazioni	0,60	0,20	1,00	0,80	1
	Tasso di inutilizzo degli edifici (Potenzialità d'uso degli edifici)	2,00	5,40	1,50	7,10	5
	Tasso di inutilizzo delle abitazioni dei centri abitati (Potenzialità d'uso abitativo nei centri abitati)	20,80	22,10	8,00	12,20	13
	Indice di esclusione abitativa (Incidenza di alloggi impropri)	0,20	0,40	0,20	0,20	0

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

	Indice di disponibilità dei servizi nell'abitazione	98,60	98,90	99,40	98,60	99
	Età media del patrimonio abitativo recente	29,70	29,60	27,50	27,40	30
Condizioni socio-economiche della popolazione	Variazione del tasso di disoccupazione	- 0,70	- 6,50	- 1,50	- 3,40	-4
	Indice di vecchiaia	150,00	132,40	89,40	133,20	117
	Indice di struttura della popolazione attiva	108,90	107,70	103,10	105,50	103
	Incidenza di famiglie monogenitoriali giovani	0,80	0,70	0,70	0,70	1
	Incidenza di coppie giovani con figli	7,90	7,70	9,30	7,50	10
	Tasso di occupazione	35,60	42,70	45,20	43,30	43
	Indice di ricambio occupazionale	272,10	275,60	245,50	253,70	222
	Tasso di disoccupazione	20,80	12,60	11,80	13,70	11
	Tasso di disoccupazione giovanile	47,50	39,00	36,20	37,90	27
	Incidenza di giovani fuori dal mercato del lavoro e dalla formazione	12,60	14,10	14,10	11,10	15
	Incidenza delle famiglie con potenziale disagio economico	4,20	2,80	2,60	2,00	3
	Incidenza di anziani soli	24,70	24,20	19,50	28,00	22
	Percentuale di popolazione straniera	1,40	2,50	3,10	2,20	4
	Indice di concentrazione dei continenti di cittadinanza della popolazione residente	9.718,10	9.516,60	9.389,80	9.562,50	9.199
	Incidenza di coppie miste	0,90	1,20	0,60	1,10	1
	Rapporto occupazione italiana/straniera	73,00	74,60	71,80	73,30	66
	Rapporto occupazione maschile/femminile	2,22	1,67	1,79	1,65	2
	Pericolosità sismica	0,06	0,07	0,07	0,06	0
	Percentuale di superficie comunale a pericolosità da frana PAI elevata e molto elevata - P3+P4	-	-	-	0,20	-
	Popolazione residente a rischio in aree a pericolosità da frana elevata e molto elevata - P3+P4	-	-	-	943,00	-
	Superficie di suolo consumato in aree a	-	-	-	6,00	-

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

	pericolosità da frana elevata e molto elevata - P3+P4					
	Percentuale di superficie comunale a pericolosità idraulica elevata P3	-	0,20	2,00	1,10	0
	Popolazione residente a rischio in aree a Pericolosità idraulica elevata - P3	10,00	11,00	425,00	335,00	347
	Superficie di suolo consumato in aree a pericolosità idraulica elevata - P3	-	3,00	12,00	18,00	4
	Suolo consumato procapite	257,60	482,20	194,70	524,40	310
	Percentuale di superficie agricola utilizzata (SAU) sul totale della superficie agricola	98,60	95,60	97,30	91,00	91
Economia, ricerca e sviluppo	Variazione dell'indice di dinamismo economico	- 0,10	- 0,10	- 0,10	- 0,20	-
	Densità di commercio al dettaglio in sede fissa	100,60	88,20	78,30	108,90	98
	Indice di dinamismo economico	- 0,05	- 0,03	- 0,24	- 0,02	-0
	Tasso di funzione ricettiva composto	3,80	1,50	5,90	10,90	0
	Indice di accessibilità stradale ai centri commerciali	3,00	3,00	4,00	3,00	3
	Indice di concentrazione degli addetti nei settori economici	1.680,60	1.459,20	1.849,50	1.851,20	1.991
	Indice di Gini	0,23	0,22	0,23	0,21	0
	Rapporto lavoro indipendente italiano/straniero	184,60	76,80	110,10	282,20	167
Energia, acqua e rifiuti	Produzione pro-capite di rifiuti urbani	480,90	519,40	475,30	652,50	359
	Acqua potabile immessa nella rete comunale pro capite	63,90	67,90	67,40	78,60	71
	Percentuale di raccolta differenziata	42,70	13,30	5,70	25,60	79
	Densità di impianti fotovoltaici installati	5,00	3,60	9,80	3,80	3
Infrastrutture e mobilità	Mobilità privata (uso mezzo privato)	51,60	56,20	63,10	58,90	63
	Mobilità giornaliera per studio o lavoro	51,10	57,30	60,30	59,60	61
	Indice di mobilità (pendolarismo per motivi di lavoro)	0,77	0,80	0,83	0,83	1
	Indice di autocontenimento	0,40	0,54	0,44	0,53	1

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

	(pendolarismo per motivi di lavoro)					
	Mobilità residenziale	5,90	5,80	5,00	5,70	5
	Indice ferroviario	1,00	-	-	1,00	-
	Indice di accessibilità alle stazioni ferroviarie (Grandi Stazioni e Centostazioni)	2,00	2,00	3,00	2,00	3
	Mobilità pubblica	15,20	12,00	15,50	15,50	9
	Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	31,90	30,10	17,80	22,80	25
	Percentuale di autovetture euro 5 e euro 6 sul totale delle autovetture	7,10	6,00	7,80	6,00	6
Salute e sanità	Posti letto ospedalieri ordinari per 10.000 abitanti	-	1,60	-	-	-
	Farmacie ordinarie ogni 10.000 abitanti	0,20	0,20	0,20	0,20	0
	Mortalità per suicidio	2,00	2,70	1,70	1,00	1
	Numero di luoghi statali della cultura	-	3,00	1,00	1,00	3
	Biblioteche ogni 10.000 abitanti	-	0,20	-	0,10	0
Welfare e inclusione sociale	Indice di dinamismo delle istituzioni pubbliche	- 0,19	0,06	- 0,08	- - 0,13	-0
	Quota di alunni a rischio abbandono delle scuole secondarie di primo grado	1,00	-	-	-	0
	Quota di alunni a rischio abbandono delle scuole secondarie di secondo grado	0,30	1,40	-	1,90	5
	Uscita precoce dal sistema di istruzione e formazione	16,50	10,70	21,00	16,70	21
	Rapporto frequenza scolastica italiana/straniera	86,10	126,20	109,50	101,50	189

Fonte: <https://www.urbanindex.it>

Tabella 4b. Descrizione degli Indicatori (Fonte: <https://www.urbanindex.it>)

Titolo	Descrizione
Tasso di variazione medio annuale della popolazione residente	Media delle variazioni percentuali della popolazione residente tra: 2011 e 2012, 2012 e 2013, 2013 e 2014, 2014 e 2015
Tasso di variazione medio decennale della popolazione residente	Media delle variazioni percentuali intercensuarie della popolazione residente tra: 1991 e 2001, 2001 e 2011

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

Variazione del tasso di inutilizzo degli edifici (o Variazione della potenzialità d'uso degli edifici)	Differenza tra il rapporto percentuale degli edifici non utilizzati sul totale degli edifici nel 2011 e lo stesso rapporto nel 2001.
Variazione dell'indice di sottoutilizzo delle abitazioni	Differenza tra il rapporto percentuale tra le abitazioni occupate con più di 80 mq e 1 occupante o con più di 100 mq e meno di 3 occupanti o con più di 120 mq e meno di 4 occupanti e il totale delle abitazioni occupate, nel 2011, e lo stesso rapporto nel 2001.
Variazione del tasso di inutilizzo delle abitazioni dei centri abitati (o Variazione della potenzialità d'uso abitativo nei centri abitati)	Variazione del rapporto percentuale tra le abitazioni non occupate nei centri abitati e il totale delle abitazioni nei centri abitati
Variazione percentuale del prezzo medio di compravendita delle abitazioni	Differenza tra i prezzi medi di compravendita delle abitazioni nel secondo semestre del 2012 e lo stesso prezzo (rivalutato attraverso tabella ISTAT) nel secondo semestre del 2007.
Variazione del tasso di disoccupazione	Differenza tra il rapporto percentuale tra la popolazione residente di 15 anni e più in cerca di occupazione e la popolazione residente di 15 anni e più attiva, nel 2011, e lo stesso rapporto nel 2001
Variazione dell'indice di dinamismo economico	Differenza tra 2011 e 2001 dell'indice sintetico calcolato come media aritmetica dei valori standardizzati (Z-score) dei seguenti indicatori:
Densità umana	Rapporto avente al numeratore la sommatoria della popolazione residente, del saldo pendolare e di 1/3 dei posti letto alberghieri, e, al denominatore la superficie totale del comune
Densità umana netta	Rapporto avente al numeratore la sommatoria della popolazione residente, del saldo pendolare e di 1/3 dei posti letto alberghieri, e, al denominatore la superficie totale delle località ISTAT di tipo 1 (centri abitati), 2 (nuclei abitati) e 3 (località produttiva)
Incidenza della popolazione residente nei nuclei e case sparse	Rapporto percentuale tra la popolazione residente nei nuclei abitati e nelle case sparse e il totale della popolazione residente
Indice di dispersione delle abitazioni	Rapporto tra il numero di abitazioni presenti nelle sezioni censuarie ISTAT classificate come "case sparse" e il numero totale di abitazioni
Indice di concentrazione delle tipologie d'uso degli edifici (proxy inverso del mix funzionale)	Indice di concentrazione di Herfindahl-Hirschman della tipologia d'uso (residenziale o non residenziale) degli edifici censiti dall'ISTAT
Mobilità privata (uso mezzo privato)	Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio ed utilizza un mezzo privato a motore (autoveicolo o motoveicolo) e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio
Indice di compattezza delle aree urbane	Ampiezza percentuale (%) del poligono di area costruita di dimensioni maggiori. Si indica in letteratura con LCPI (Largest Class Patch Index).
Indice di frammentazione del paesaggio urbano	Rapporto tra la somma totale dei perimetri dei poligoni delle aree costruite e la loro superficie. Si indica in letteratura come EG, Edge Density.
Indice di sottoutilizzo delle abitazioni	Rapporto percentuale tra le abitazioni occupate con più di 80 mq e 1 occupante o con più di 100 mq e meno di 3 occupanti o con più di 120 mq e meno di 4 occupanti e il totale delle abitazioni occupate
Densità di commercio al dettaglio in sede fissa	Rapporto tra il numero di Unità Locali del commercio al dettaglio in sede fissa e la superficie delle aree abitate (centri e nuclei abitati) e produttive.
Indice di espansione edilizia nei centri e nuclei abitati	Rapporto percentuale tra il numero delle abitazioni occupate costruite nell'ultimo decennio nei centri e nei nuclei abitati e il numero di quelle costruite nel decennio precedente
Indice di attrattività residenziale	Saldo migratorio decennale pesato ogni 100 persone residenti iniziali (decennio 2001-2011): rapporto tra la sommatoria dei saldi migratori annuali dal 2002 al 2011 (iscrizioni-cancellazioni anagrafiche per effettivo trasferimento di residenza) e il numero residenti al 2001, il tutto moltiplicato per 100
Indice di vecchiaia	Rapporto percentuale della popolazione di 65 anni e più su quella 0-14 anni
Indice di struttura della popolazione attiva	L'indice di struttura della popolazione attiva è il rapporto percentuale tra la popolazione in età 40-64 anni e la popolazione in età 15-39 anni.

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

Incidenza di famiglie monogenitoriali giovani	Rapporto percentuale tra il numero di famiglie composte da un solo nucleo, di tipo mono-genitoriale giovane (padre/madre con meno di 35 anni), con e senza membri isolati, e il totale delle famiglie mononucleari, con e senza membri isolati
Verde urbano (non agricolo) pro capite	Rapporto tra la superficie della classe CLC 1.4 (Aree verdi urbane e aree ricreative e sportive) e la popolazione residente (calcolata come media della popolazione residente al 1° gennaio 2012 e al 31 dicembre 2012)
Incidenza di coppie giovani con figli	Rapporto percentuale del numero di famiglie mononucleari (con e senza membri isolati) coppia giovane con figli (età della donna < 35 anni) sul totale famiglie delle famiglie mononucleari (con e senza membri isolati)
Tasso di occupazione	Rapporto percentuale degli occupati sul totale dei residenti di 15 anni ed oltre
Indice di ricambio occupazionale	Rapporto percentuale degli occupati di oltre 45 anni su quelli di 15-29 anni
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per recarsi al luogo di lavoro o di studio e la popolazione residente di età fino a 64 anni
Indice di presenza universitaria (atenei e sedi)	Sommatoria del numero di atenei e di sedi, con peso rispettivamente di 1 e 0,5 (atenei = 1, sedi= 0,5).
Indice di mobilità (pendolarismo per motivi di lavoro)	Rapporto tra la somma dei flussi in entrata ed in uscita dal comune per motivi di lavoro e la popolazione occupata del comune.
Indice di autocontenimento (pendolarismo per motivi di lavoro)	È calcolato come rapporto tra i flussi pendolari per motivi di lavoro interni ad un comune e la popolazione occupata del comune.
Mobilità residenziale	Rapporto percentuale tra la popolazione residente che ha cambiato dimora abituale nell'ultimo anno e il totale della popolazione residente
Indice di dinamismo economico	Indice sintetico calcolato come media aritmetica dei valori standardizzati (Z-score) dei seguenti indicatori:
Tasso di funzione ricettiva composto	Rapporto tra il numero di posti letto alberghieri moltiplicato per 10'000 e il prodotto di popolazione residente e superficie territoriale (kmq)
Numero di visitatori annui dei luoghi statali della cultura	Numero totale annuo dei visitatori dei seguenti luoghi statali della cultura: architetture fortificate, aree archeologiche, monumenti storici, monumenti di archeologia industriale, monumenti funerari, archivi e biblioteche, chiese e luoghi di culto, ville e palazzi, parchi archeologici, musei e gallerie, parchi e giardini.
Numero di luoghi statali della cultura	Numero totale dei seguenti luoghi statali della cultura: architetture fortificate, aree archeologiche, monumenti storici, monumenti di archeologia industriale, monumenti funerari, archivi e biblioteche, chiese e luoghi di culto, ville e palazzi, parchi archeologici, musei e gallerie, parchi e giardini.
Numero di poli fieristici	Numero totale di poli fieristici
Numero di stadi	Numero totale di stadi con più di 10'000 posti a sedere
Numero di hub del divertimento e dell'intrattenimento	Numero totale di parchi divertimento, multiplex e acquari
Numero di hub commerciali	Numero totale di centri commerciali, outlet village e parchi commerciali
Digital divide da rete fissa e mobile	Percentuale di popolazione esclusa dalla banda larga da rete fissa e mobile.
Indice di accessibilità stradale ai centri commerciali	L'indicatore è calcolato utilizzando una funzione di campionamento delle isocrone in cui ricade il centroide del comune. Tra tutte le isocrone viene selezionata quella corrispondente al tempo di percorrenza minore:
Indice ferroviario	Presenza di almeno una stazione di tipo "silver"
Indice di accessibilità alle stazioni ferroviarie (Grandi Stazioni e Centostazioni)	L'indicatore è calcolato utilizzando una funzione di campionamento delle isocrone in cui ricade il centroide del comune. Tra tutte le isocrone viene selezionata quella corrispondente al tempo di percorrenza minore:
Posti letto ospedalieri ordinari per 10.000 abitanti	Rapporto tra il numero di letti ospedalieri moltiplicato per 10000 e la popolazione residente
Indice di dinamismo delle istituzioni pubbliche	Indice sintetico calcolato come media aritmetica dei valori standardizzati (Z-score) dei seguenti indicatori:

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

Farmacie ordinarie ogni 10.000 abitanti	Rapporto tra il numero farmacie moltiplicato per 10000 e la popolazione residente
Mobilità pubblica	Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e utilizza mezzi di trasporto collettivi (treno, autobus, metropolitana) e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio
Biblioteche ogni 10.000 abitanti	Rapporto tra il numero di biblioteche moltiplicato per 10000 e la popolazione residente
Incidenza popolazione in condizione di affollamento	Rapporto percentuale tra la popolazione residente in abitazioni con superficie inferiore a 40 mq e più di 4 occupanti o in 40-59 mq e più di 5 occupanti o in 60-79 mq e più di 6 occupanti, e il totale della popolazione residente in abitazioni occupate
Quota di alunni a rischio abbandono delle scuole secondarie di primo grado	
Quota di alunni a rischio abbandono delle scuole secondarie di secondo grado	
Uscita precoce dal sistema di istruzione e formazione	Rapporto percentuale tra la popolazione residente di 15-24 anni con licenza media che non frequenta un corso regolare di studi e/o di formazione professionale e la popolazione residente di 15-24 anni
Tasso di disoccupazione	Rapporto percentuale tra la popolazione residente di 15 anni e più in cerca di occupazione e la popolazione residente di 15 anni e più attiva
Tasso di disoccupazione giovanile	Rapporto percentuale tra la popolazione residente di 15-24 anni in cerca di occupazione e la popolazione residente di 15-24 anni attiva
Incidenza di giovani fuori dal mercato del lavoro e dalla formazione	Rapporto percentuale dei residenti di 15-29 anni in condizione non professionale diversa da studente sui residenti della stessa età
Incidenza delle famiglie con potenziale disagio economico	Rapporto percentuale tra il numero di famiglie con figli con la persona di riferimento in età fino a 64 anni nelle quali nessun componente è occupato o ritirato dal lavoro e il totale delle famiglie
Incidenza di anziani soli	Rapporto percentuale delle famiglie unipersonali (non in coabitazione) anziane (età 65 e più) sulla popolazione in età 65 anni e più
Mortalità per suicidio	Media dei suicidi negli anni 2010 - 2011 - 2012
Indice di affollamento delle abitazioni	Rapporto percentuale tra le abitazioni occupate con meno di 40 mq e oltre 4 componenti o con 40-59 mq e oltre 5 componenti o con 60-79 mq e oltre 6 componenti e il totale delle abitazioni occupate
Tasso di inutilizzo degli edifici (Potenzialità d'uso degli edifici)	Rapporto percentuale degli edifici non utilizzati sul totale degli edifici
Tasso di inutilizzo delle abitazioni dei centri abitati (Potenzialità d'uso abitativo nei centri abitati)	Rapporto percentuale tra le abitazioni non occupate nei centri abitati e il totale delle abitazioni nei centri abitati
Indice di esclusione abitativa (Incidenza di alloggi impropri)	Rapporto percentuale tra il numero degli altri tipi di alloggio e il totale delle abitazioni
Incidenza di edifici residenziali in pessimo stato di conservazione	Rapporto percentuale tra gli edifici residenziali utilizzati in stato pessimo e il totale degli edifici residenziali utilizzati
Indice di disponibilità dei servizi nell'abitazione	Media aritmetica dei rapporti percentuali tra il numero delle abitazioni occupate fornite di servizio (5 categorie di servizi: acqua potabile interna, gabinetto interno, vasca o doccia, riscaldamento, acqua calda) all'interno dell'abitazione e il totale delle abitazioni occupate
Età media del patrimonio abitativo recente	Media aritmetica delle età delle abitazioni costruite dopo il 1962, dove per età si intende la differenza tra l'anno di censimento e l'anno di costruzione della abitazione (valore centrale della classe)
Percentuale di popolazione straniera	
Indice di concentrazione dei continenti di cittadinanza della popolazione residente	Indice di concentrazione di Herfindahl-Hirschman dei continenti di cittadinanza della popolazione residente. Per i residenti italiani l'Italia è stata assunta al pari dei continenti di cittadinanza degli stranieri

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

Incidenza di coppie miste	Rapporto percentuale delle coppie sposate o di fatto con un coniuge straniero sul totale delle coppie sposate o di fatto
Indice di concentrazione degli addetti nei settori economici	Indice di concentrazione di Herfindahl-Hirschman degli addetti nei settori economici
Indice di Gini	Partendo dal dato disponibile (imponibile IRPEF 2012) avente popolazione divisa in sottogruppi e disponendo soltanto del reddito medio per ciascun sottogruppo, l'indice di Gini è stato misurato come la disuguaglianza "between-group" ed è quindi un "lower bound" della misura dell'intera disuguaglianza nella popolazione. Si tratta dunque di una sottostima della disuguaglianza attraverso l'Indice di Gini perché riguarda solo la componente 'tra gruppi', essendo costruita sull'ipotesi che dentro ciascun gruppo non ci siano differenze.
Rapporto occupazione italiana/straniera	Rapporto percentuale tra il tasso di occupazione degli italiani (occupati italiani rispetto alla popolazione residente 15 anni e più italiana) e quello degli stranieri (occupati stranieri rispetto alla popolazione straniera residente di 15 anni e più).
Rapporto frequenza scolastica italiana/straniera	Rapporto percentuale tra il tasso di frequenza scolastica degli italiani (residenti italiani di 15-24 anni che frequentano un corso regolare di studi o corso professionale rispetto agli italiani della stessa classe d'età) e quello degli stranieri (stranieri di 15-24 anni che frequentano un corso regolare di studi o corso professionale rispetto agli stranieri della stessa classe d'età).
Rapporto lavoro indipendente italiano/straniero	Rapporto percentuale tra il tasso di indipendenti italiani (occupati indipendenti italiani rispetto agli occupati italiani) e quello degli stranieri (occupati indipendenti stranieri rispetto agli occupati stranieri).
Rapporto occupazione maschile/femminile	Rapporto percentuale tra il tasso di occupazione maschile (maschi occupati rispetto alla popolazione maschile residente 15 anni e più) e quello femminile (femmine occupate rispetto alla popolazione femminile residente di 15 anni e più).
Pericolosità sismica	Ag media comunale / Valori standard di ag (50o percentile)
Superficie di suolo consumato in aree a pericolosità sismica alta e molto alta	
Percentuale di superficie comunale a pericolosità da frana PAI elevata e molto elevata - P3+P4	
Popolazione residente a rischio in aree a pericolosità da frana elevata e molto elevata - P3+P4	
Superficie di suolo consumato in aree a pericolosità da frana elevata e molto elevata - P3+P4	
Percentuale di superficie comunale a pericolosità idraulica elevata P3	Percentuale di superficie comunale in aree a pericolosità idraulica alta (P3) con tempi di ritorno fra 20 e 50 anni (alluvioni frequenti) redatte dalle Autorità di Bacino, Regioni e Province Autonome ai sensi del D.lgs. 49/2010
Popolazione residente a rischio in aree a Pericolosità idraulica elevata - P3	Popolazione residente in aree a pericolosità idraulica alta (P3) con tempi di ritorno fra 20 e 50 anni (alluvioni frequenti) redatte dalle Autorità di Bacino, Regioni e Province Autonome ai sensi del D.lgs. 49/2010
Superficie di suolo consumato in aree a pericolosità idraulica elevata - P3	Superficie di suolo consumato in aree a pericolosità idraulica alta (P3) con tempi di ritorno fra 20 e 50 anni (alluvioni frequenti) redatte dalle Autorità di Bacino, Regioni e Province Autonome ai sensi del D.lgs. 49/2010
Numero totale di stabilimenti RIR - Rischio di Incidente Rilevante	Numero totale di stabilimenti RIR - Rischio di Incidente Rilevante
Suolo consumato procapite	
Percentuale di superficie agricola utilizzata (SAU) sul totale della superficie agricola	

Produzione pro-capite di rifiuti urbani	
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	
Acqua potabile immessa nella rete comunale pro capite	
Percentuale di raccolta differenziata	
Densità di impianti fotovoltaici installati	
Percentuale di autovetture euro 5 e euro 6 sul totale delle autovetture	
Percentuale di addetti in imprese APS e KIBS (settori economici J, K e M) sul totale degli addetti	
Percentuale di imprese APS e KIBS (settori economici J, K e M) sul totale delle unità locali	
Numero di istituti CNR	
Numero di sedi del CNR	
Numero di sedi di enti e istituti di ricerca non CNR	
Numero di parchi scientifici, distretti tecnologici e centri di eccellenza	

3.2 Il sistema insediativo

L'analisi delle trasformazioni insediative verificatesi successivamente alla redazione del DPP è stata effettuata sulla base della cartografia tecnica disponibile (CTR 2011) opportunamente aggiornata e integrata sulla base di ortofoto successive (ortofoto Regione Puglia 2016 e ortofoto Google Earth 2018⁴) e della carta di uso del suolo ISPRA 2018. In particolare, sono stati eseguiti i seguenti confronti:

- Confronto tra ortofoto 2011 e CTR urbanizzato 2011
- Confronto tra ortofoto 2011 e carta di uso del suolo ISPRA 2018
- Confronto tra ortofoto 2018 e CTR urbanizzato 2011

Dai confronti di cui sopra si sono individuati i poligoni corrispondenti alle urbanizzazioni successive al 2011; queste sono state inserite come aggiornamento nella CTR 2011.

Di seguito viene rappresentato un caso che esemplifica il percorso metodologico seguito.

⁴ L'ortofoto AGEA 2018 è stata resa disponibile solo in un periodo successivo. Nelle successive fasi di studio si procederà a ulteriori aggiornamenti tenendo conto di essa.

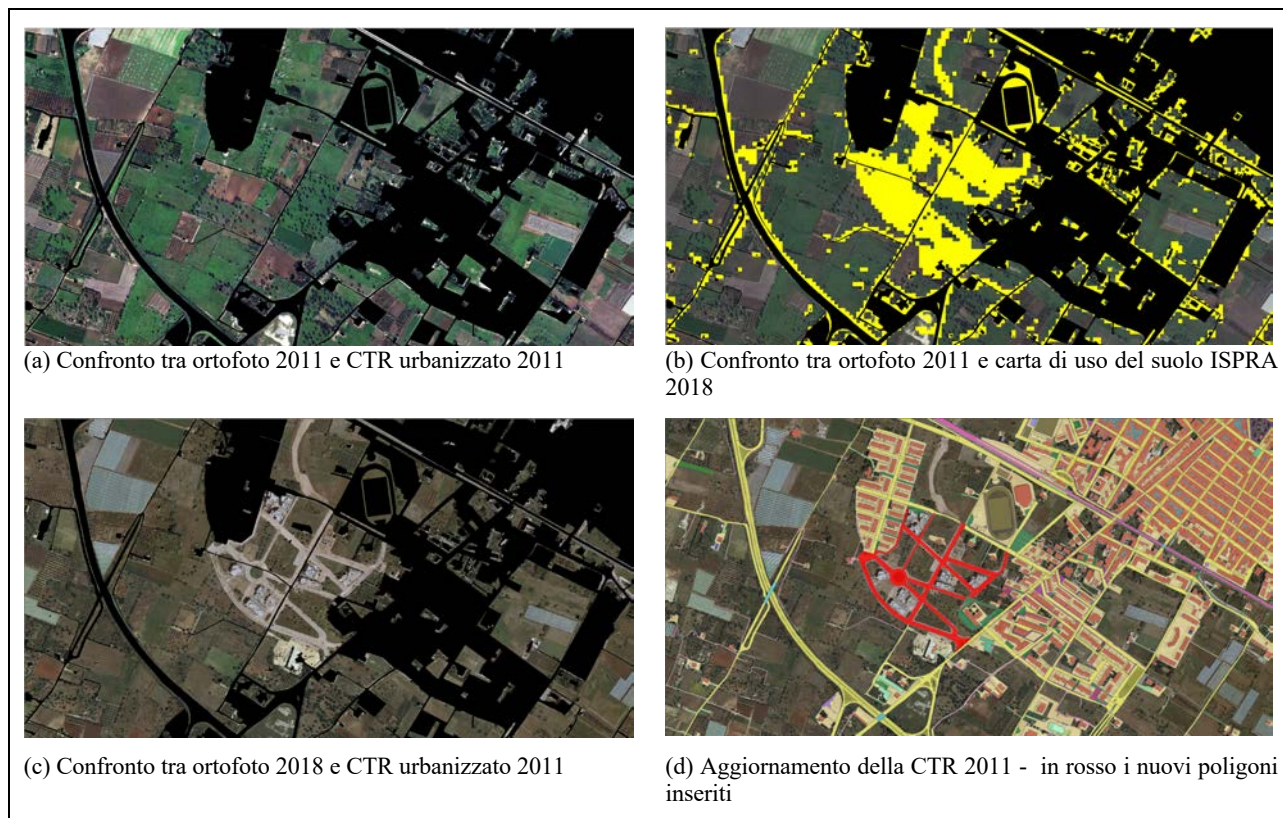


Tavola 12a/d. Percorso metodologico per l'aggiornamento dell'urbanizzato sulla CTR 2011.

Ai nuovi poligoni inseriti sulla CTR 2011 è stata attribuita la classificazione “aggiornamento” nel campo “tipo” della tabella attributi del layer sorgente. Nel campo “DESCR” è stata, invece, inserita la destinazione d’uso – secondo la codifica già usata dalla Regione – attribuita sulla base di una interpretazione visiva dell’ortofoto 2018.

Si riportano di seguito le indicazioni delle aree maggiormente interessate dagli aggiornamenti dell’urbanizzato, con un approfondimento per l’area urbana. Nelle fasi successive, si procederà a ulteriori verifiche mediante sopralluogo nei casi che dovessero rivelarsi dubbi.

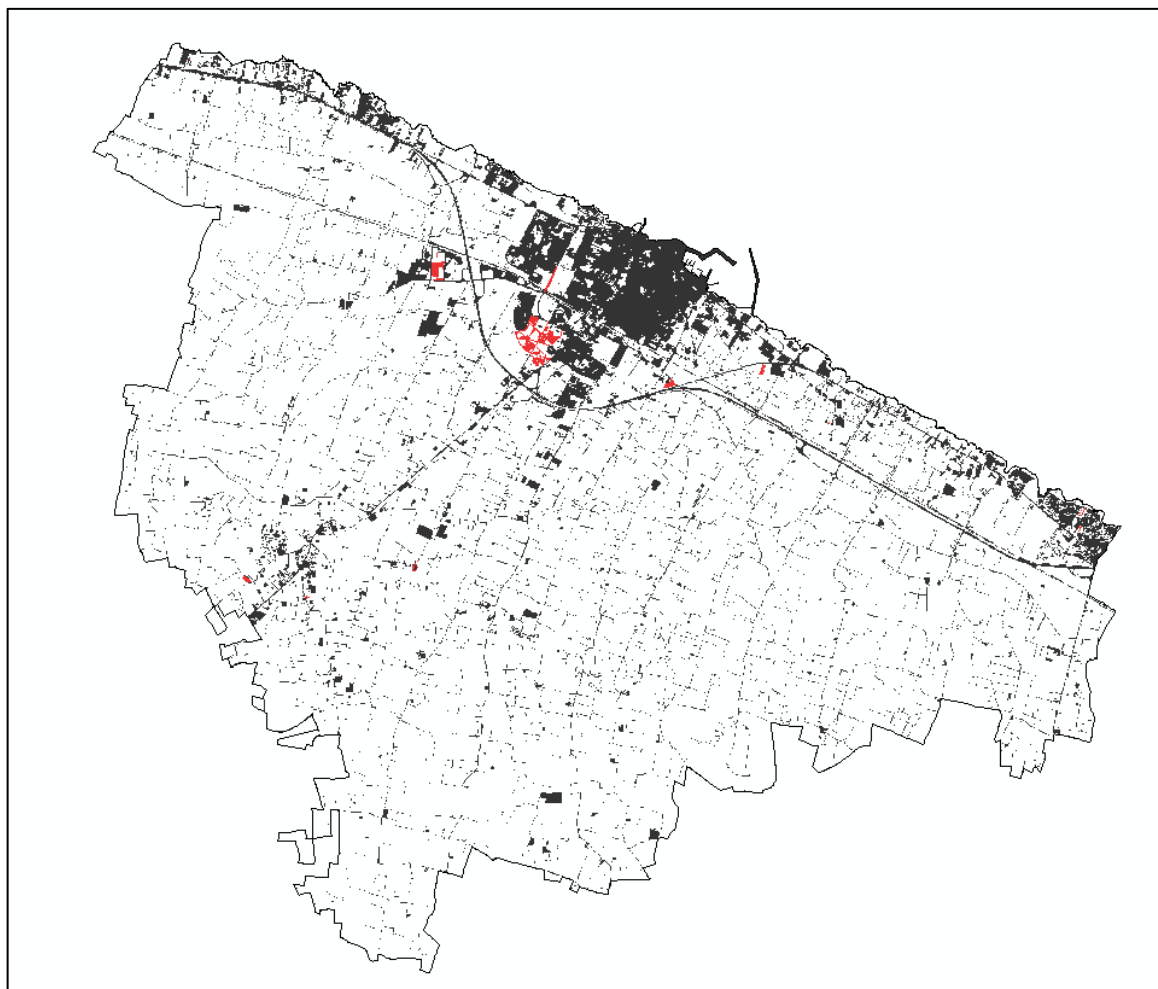


Tavola 13a. Ubicazione delle aree interessate dagli aggiornamenti relativi all'urbanizzato su base CTR 2011 (indicate in rosso).

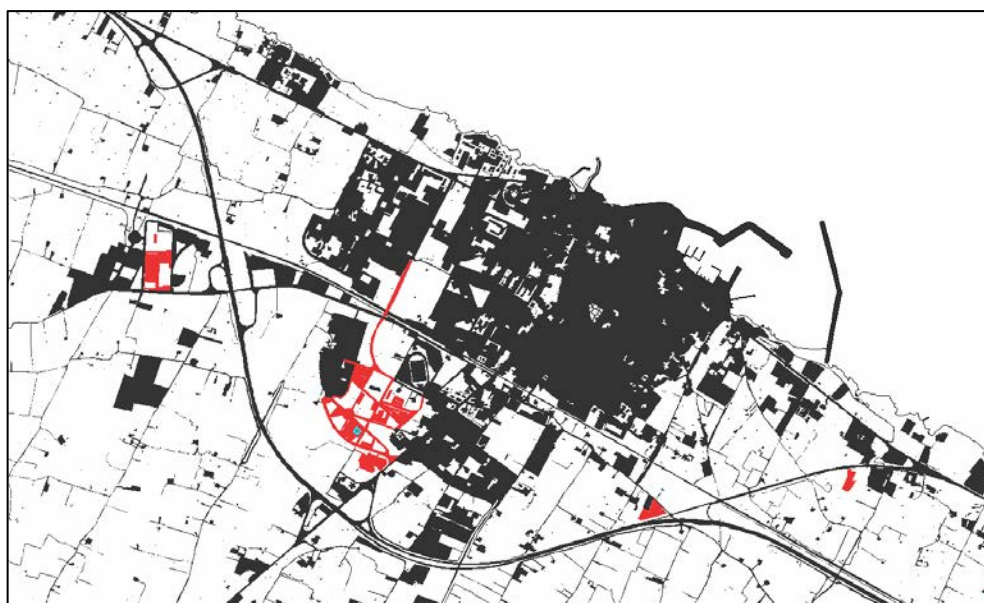


Tavola 13b. Ubicazione delle aree interessate dagli aggiornamenti relativi all'urbanizzato su base CTR 2011 (indicate in rosso). Approfondimento relativo all'area urbana.

3.3 Il quadro pianificatorio e programmatico locale

La ricostruzione del quadro pianificatorio locale comporta innanzitutto la definizione del bilancio urbanistico della pianificazione vigente a livello comunale, ossia lo stato di attuazione del Piano Regolatore Generale e dei Piani esecutivi, oltre che delle pianificazioni di settore. Come previsto dal DRAG, è stata avviata la elaborazione del bilancio urbanistico, sia in termini quantitativi, ponendo in evidenza, anche cartograficamente, le capacità residue della pianificazione vigente (generale e attuativa), sia in termini qualitativi, evidenziando le specifiche motivazioni che hanno portato al non utilizzo o all'utilizzo parziale delle aree residue. La ricognizione delle realizzazioni in difformità dal piano vigente si è concentrata sugli insediamenti abusivi presenti lungo la fascia costiera, per i quali il PPTR prevede specifici obiettivi e azioni finalizzate alla riqualificazione ecologica delle aree interessate (v. par. 2.1.2.4 e tav. 11).

Una parte rilevante del lavoro dovrà riguardare non solo il disallineamento del PRG vigente rispetto alla strategia di tutela e valorizzazione territoriale in corso di realizzazione nel Comune di Mola attraverso programmi e politiche di rigenerazione urbana e sviluppo locale delle quali si darà ampio conto nei paragrafi che seguono, ma anche rispetto all'evoluzione normativa statale e regionale, orientate entrambe a promuovere il recupero edilizio e urbanistico. In particolare, per la città esistente si ritiene necessario definire le zone assimilabili a zone omogenee di tipo B, ai sensi del DM 1444/685, allo scopo di garantire eque applicazioni sul territorio delle agevolazioni fiscali previste dai provvedimenti governativi volti a incentivare interventi di riqualificazione energetica e sismica di condomini o singole abitazioni (cd. superbonus, ecoincentivi, etc.).

La ricostruzione del quadro programmatico locale necessita della considerazione di una serie di atti di programmazione e progettazione attuati o in corso di attuazione in ambito comunale, che si sovrappongono, talvolta in variante, agli strumenti di pianificazione comunali vigenti. Particolarmente significativi per le prospettive di riqualificazione e sviluppo della città sono i seguenti strumenti, alcuni dei quali successivi all'adozione del DPP, dei quali si riportano di seguito alcune schede di sintesi:

- Programma di Recupero Urbano – incentrato sulla riqualificazione del quartiere di edilizia residenziale pubblica della “Contrada Cozzetto” mediante la promozione di mix sociale e funzionale e il completamento di infrastrutture e servizi;
- Programma di Iniziativa Comunitaria (PIC) Urban II – finalizzato alla rigenerazione del tessuto socioeconomico dell'intero territorio comunale;
- Contratto di quartiere II – avente per oggetto una pluralità di interventi previsti fra il quartiere SS Trinità e la zona Cozzetto, comprendenti il potenziamento di infrastrutture e servizi, la riqualificazione di edifici e spazi aperti e la realizzazione di residenze per utenze speciali, e mirati nel loro complesso a ricucire due parti del centro urbano separate dal tracciato ferroviario;

⁵ Com'è noto, queste comprendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A, nelle quali la superficie coperta degli edifici esistenti non è inferiore al 12,5% (un ottavo) della superficie fondiaria della zona e la densità territoriale è superiore ad 1,5 mc/mq.

- Programma Integrato di Riqualificazione delle Periferie (PIRP) – relativo alla riqualificazione del quartiere Cerulli, mediante la costruzione di oltre 200 alloggi di edilizia residenziale e la realizzazione di una serie di servizi e di urbanizzazioni;
- Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana – adottato nel 2011, successivamente modificato e integrato nel 2017; in coerenza con tale Documento è stato candidato un progetto di rigenerazione urbana al bando SISUS del 2017, relativo all’area di Cozze e all’asse di collegamento Mola-Cozza, allo stato, tuttavia, non finanziato;
- Piano di azione per l’energia sostenibile (PAES) di Mola di Bari – nella sua articolazione in sei ambiti di intervento e 27 azioni individuate mediante un processo partecipativo con i diversi stakeholders, da realizzarsi entro il sessennio 2015-2020.

Si deve, inoltre, considerare che successivamente all’adozione del DPP sono stati avviati, in ambito comunale, alcuni importanti strumenti di pianificazione di settore e sono in corso di studio alcuni importanti progetti di rigenerazione/trasformazione di alcune aree della città, che, benché ancora attualmente in corso di definizione, potranno produrre importanti modifiche del quadro di riferimento programmatico a livello comunale.

Tra i piani di settore ci si riferisce in particolare a:

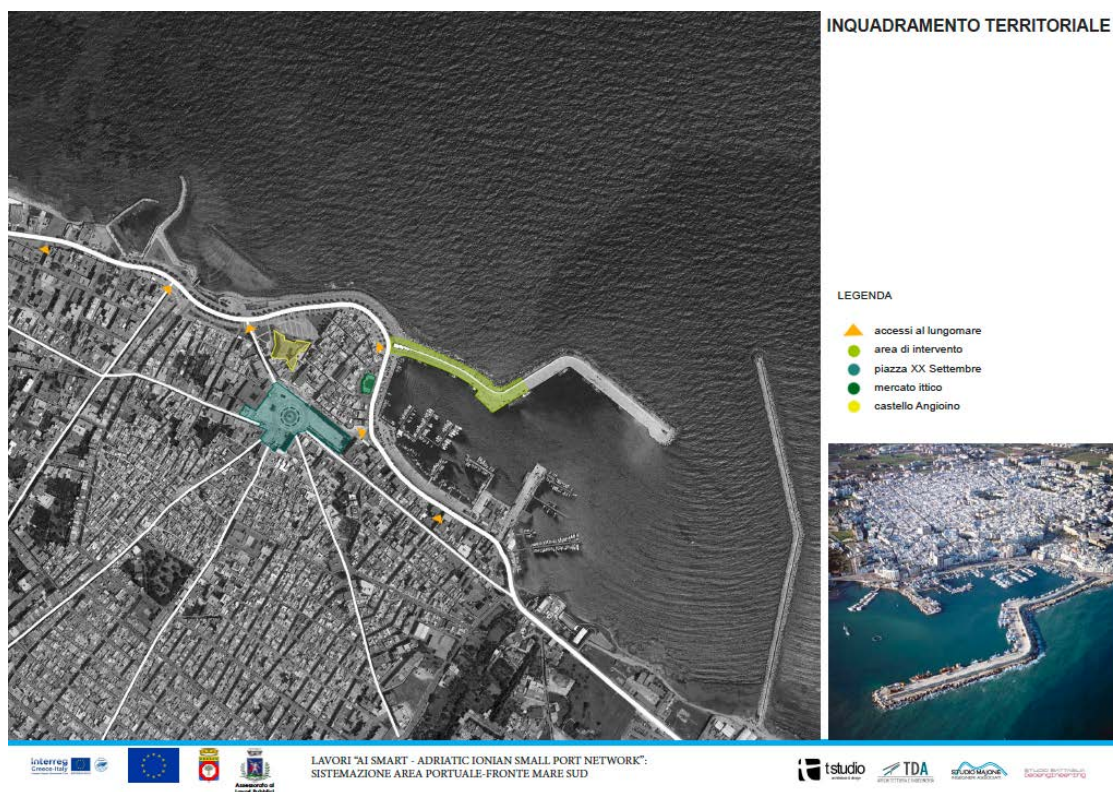
- Piano Comunale delle Coste, avviato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 122 del del 09.08.2019 avente per oggetto “Redazione del Piano Comunale delle Coste (PCC) – Atto d’indirizzo”, indi adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 13 del 02/02/2021 avente per oggetto “Piano Comunale delle Coste (PCC) – Adozione ai sensi dell’art. 4 della LR n. 17 del 23/06/2006 e adozione del Rapporto Ambientale”.
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, avviato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 123 del 09.08.2019 avente per oggetto “Redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Atto d’indirizzo”, indi adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 93 del 08/06/2021 avente per oggetto “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Adozione”.

Sia il Piano Comunale delle Coste sia il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono strumenti che attengono a specifici settori che interagiscono con il processo di formazione del Piano Urbanistico Comunale, concorrendo a perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile che vi sono alla base. Il primo è finalizzato a rafforzare un rapporto storico e che per Mola non si è mai interrotto nel tempo, fra la città e il mare. Il secondo a rispondere alla domanda di mobilità dei cittadini assicurando a tutti la possibilità di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave in condizioni di sicurezza e riducendo l’inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici, migliorando l’efficienza e l’economicità dei trasporti. Entrambi gli strumenti contribuiscono a migliorare la qualità della vita dei cittadini e l’attrattività del territorio.

Da tempo, infine, è stato attivato il procedimento per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (D.G.C. n. 36 del 15.03.2007, seguito da vari procedimenti, fra le quali la convenzione sottoscritta in data 03.07.2009 e l’atto aggiuntivo in data 09.02.2011, con il Provveditorato Interregionale alle OOPP di Puglia e Basilicata d’incarico per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e, in ultimo, la Determinazione n.1 del 12.01.2021 con la quale è stato affidato, mediante ordine diretto di acquisto (ODA) sul MEPA, del servizio per: “Aggiornamento dello studio multidisciplinare propedeutico alla redazione del Piano Regolatore del Porto e Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)”, in coerenza con l’Atto d’indirizzo di cui alla Deliberazione della Giunta Comunale n.159 del 28.12.2020.

Tra le iniziative di riqualificazione urbana attualmente in corso, finalizzate al recupero del rapporto fra città e mare e fra città e bacini portuali mediante un approccio che mette in relazione l'attuazione di singole opere con la scala del progetto urbano, si deve fare riferimento in particolare a:

- Studi per l'individuazione del quadro dei bisogni e delle esigenze per la Redazione di uno *Studio di fattibilità per la sistemazione dell'Area Portuale di Mola di Bari: dalla Città porto al Porto Città*, affidato al Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura (dICAR) del Politecnico di Bari (D.G.C. n. 74 del 24.06.2020) e a Waterstudio (NL).
- Progetto di *Sistemazione dell'Area portuale - Fronte mare sud*, promosso e finanziato nell'ambito della misura della Comunità Europea "Interreg Grecia – Italia" AI SMART – ADRIATIC IONIAN SMALL PORT NETWORK". realizzazione di nuove tipologie di trasporto marittimo del tipo "metroMare" alla scala territoriale⁶.
- Progetto di Sistemazione del Fronte Mare urbano - lato nord, in prosecuzione del progetto realizzato Il progetto è stato promosso nell'ambito del Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Bari – Progetto di rete, Ambiente e Territorio: il "Waterfront metropolitano: Sistemazione del Fronte Mare urbano lato nord di Mola di Bari – 2° lotto funzionale – 1° stralcio funzionale".



⁶ Il percorso previsto è Bari, Mola, Monopoli, Brindisi, Otranto e Corfù



Mola di Bari Via A. De Gasperi, 157 - assessoratourbanistica@comune.moladibari.ba.it - www.wecare.com - comunemoladibari.it

3.3.1 Programma di Recupero Urbano

Il Programma di Recupero Urbano (PRU) è uno strumento previsto dalla L 493/1993 art.11. Si tratta di un provvedimento legato alla promozione degli investimenti per l'occupazione, alla quale si ritiene di poter contribuire attraverso lo snellimento dei procedimenti edilizi. La legge non decide nel merito di tutte le regole, ma demanda a successivi atti amministrativi. Due DMLLPP del 1/12/1994, pubblicati rispettivamente sulle GU del 12 e 13 dicembre 1994, hanno reso espliciti le modalità e i criteri generali per la formulazione dei programmi (concessione dei contributi finanziari, individuazione degli ambiti di intervento, determinazione delle tipologie di interventi ammissibili, procedure di formazione).



Area bersaglio

Quartiere "Cozzetto" area di Edilizia Residenziale Pubblica ed aree per attrezzature ed impianti di interesse generale-zona F nella zona contigua

Finanziamenti

Importo complessivo: 31.605.351.124 lire, di
 cui: privati: 18.389.401.124 pubblici:
 13.215.950.000 (di cui: comune:
 3.262.550.450, comune con proventi 10/77:

475.129.385, regione: 4.986.970.165, privati:
4.491.300.000)

Obiettivi/risultati attesi

Riqualificazione del quartiere di edilizia residenziale pubblica mediante promozione di mix sociale e funzionale e completamento di infrastrutture e servizi

Azioni

Il PRU di Contrada Cozzetto prevede interventi di edilizia residenziale e non residenziale realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, a prevalente servizio dell'insediamento pubblico e con l'inserimento di elementi di arredo urbano. In particolare, gli interventi pubblici riguardano:

- la manutenzione straordinaria, la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria
- la realizzazione di opere di urbanizzazione secondaria (piazza e spazio attrezzato in un'area di proprietà privata e relativi spazi pertinenziali: parcheggi, aree di carico ecc.)
- riqualificazione dell'arredo urbano e piantumazione di aree verdi e altre opere che conseguano effetti di risanamento o valorizzazione ambientale

Gli interventi privati riguardano:

- la realizzazione di un'area commerciale in adiacenza alla nuova piazza
- realizzazione di edilizia residenziale e non residenziale

Attori coinvolti

Comune di Mola di Bari e imprese private

Stato di avanzamento

In corso di realizzazione.

3.3.2 Programma di Iniziativa Comunitaria Urban II

Il Programma di Iniziativa Comunitaria (PIC) Urban è uno degli strumenti di erogazione dei fondi strutturali, gli strumenti finanziari a disposizione della politica di coesione economica e sociale della Unione europea, che mira a ridurre le disparità dello sviluppo socioeconomico tra le Regioni dell'Unione, promuovendo lo sviluppo di quelle meno favorite. Esso ricade, in particolare, tra le "Iniziative Comunitarie", concepite come strumenti speciali di finanziamento della politica strutturale messi a punto a livello comunitario.

Il PIC Urban mira a promuovere la rigenerazione urbana in "quartieri in crisi", individuate mediante indicatori socio-economici, quali il tasso di disoccupazione, il livello di istruzione, l'indice di criminalità, le condizioni di degrado degli alloggi, la composizione etnica e sociale, le condizioni di degrado ambientale, la carenza di servizi di trasporto pubblico. Obiettivo è quello di affrontare in modo integrato i problemi economici, sociali e ambientali di aree-bersaglio, attraverso una prospettiva di sviluppo messa a punto e portata avanti in sede di "compartecipazione locale".

Riferimenti per il bando di Urban II: Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee, 2000/C 141/04.



Area bersaglio

Tutto il territorio comunale di Mola di Bari

Finanziamenti

Investimento complessivo: 21.853.582 euro

Spesa pubblica: 19.023.582 euro (di cui 8.620.000 EU, 4.020.000 fonte nazionale, 2.891.768 fonte regionale, 3.491.814 fonte comunale). Spesa privata: 2.830.000 euro

Obiettivi/risultati attesi

Obiettivo generale del PIC Urban II del comune di Mola è la promozione della “interCultura” fra strutture e istituzioni e fra gruppi sociali, come fattore di rigenerazione del tessuto socioeconomico urbano.

Tale obiettivo viene perseguito attraverso i seguenti obiettivi di intervento:

- razionalizzare e rendere eco-compatibile la distribuzione delle attività produttive
- recuperare spazi urbani per promuovere nuove opportunità di aggregazione sociale
- rilanciare il ruolo di Mola come città che può attrarre nuove attività culturali, formative e di ricerca
- accrescere la qualità della vita nel territorio urbano
- promuovere un rilancio delle attività produttive
- superare le condizioni di marginalità del sistema produttivo
- creare nuove occasioni di lavoro in particolare per i giovani, le donne, i disoccupati di lunga durata
- accrescere l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa

Azioni

Il PIC Urban II è strutturato nei seguenti assi prioritari, ciascuno articolato in diverse misure:

- Asse I – Riurbanizzazione polifunzionale ed ecocompatibile degli spazi urbani
- Asse II – Imprenditorialità e patti per l'occupazione
- Asse III – Integrazione degli emarginati e offerta di servizi di base economicamente accessibili
- Asse V – Assistenza tecnica per la gestione e la sorveglianza del programma, comunicazione e pubblicità

Attori coinvolti

Amministrazione comunale di Mola di Bari; rappresentanti dei Ministeri e dell'Autorità ambientale; Regione Puglia; Sovrintendenza ai beni archeologici; Provincia di Bari; parti economiche e sociali, associazioni, organizzazioni sindacali; Politecnico di Bari; Commissione Europea; Assistenza tecnica.

Stato di avanzamento

Completato.

3.3.3 Contratto di Quartiere II

Il Contratto di Quartiere II (CdQ II) è disciplinato dalla legge n. 21/2001, dai Decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 27.12. 2001 e 30.12 202 e dalla Circolare n. 851 del 4.7.2003. Esso è stato oggetto del bando di gara di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 1493 del 26 settembre 2003 (B.U.R.P. n. 141 del 9.10.2003).

Il CdQ II comprende un complesso di opere edilizie e urbanistiche aventi natura e funzioni diverse ma strutturate in modo che alle previsioni urbanistiche siano affiancati concreti studi di fattibilità economico-finanziaria con l'indicazione dei soggetti attuatori e si basa su accordi e cofinanziamenti tra diversi soggetti pubblici e tra pubblico e privato.

I fondi devono essere destinati ad interventi di edilizia residenziale sovvenzionata e ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria con valenza sperimentale. Il ricorso ad altre fonti di finanziamento ha fatto sì che questi fondi potessero coniugarsi con misure orientate ad incrementare l'occupazione e alla riduzione del disagio sociale.



Area bersaglio

L'ambito di intervento, denominato "oltre la ferrovia", comprende il quartiere SS Trinità e la zona Cozzetto. Esso è situato a ovest e sud ovest del centro urbano consolidato ed è delimitato a nord dal corso Italia, a ovest dalla via Padre Pio da Pietralcina e dall'area per attrezzature sportive e attività sanitarie, a sud dalla zona 167, a est e dalla via Giovanni e Vito Laterza (provinciale per Conversano) e dalla via A. De Gasperi. L'ambito di intervento presenta le seguenti aree di intervento:

- zona Cozzetto.
- area per attrezzature sportive e parasportive.
- area per attività sanitarie.
- zona 167 – quartiere SS Trinità.

Finanziamenti

Il finanziamento complessivo degli enti pubblici è pari a 14.445.624,26, euro mentre il finanziamento richiesto dai fondi del contratto di quartiere è pari a 5.000.000,00 euro. I privati concorrono con fondi propri alla realizzazione di tali interventi per un importo pari a 16.500.000,00 euro per un totale complessivo di investimenti pubblici e privati pari a 30.945624,26 euro.

Il finanziamento complessivo degli enti pubblici è pari a 6.835.816,39 euro, mentre i privati concorrono con fondi propri alla realizzazione di tali interventi per un importo pari a 16.537.302,13 euro per un totale complessivo di investimenti pubblici e privati pari a 23.373.118,52 euro.

Obiettivi/risultati attesi

L'intervento intende ricucire due parti del centro urbano attualmente divise dal tracciato ferroviario.

Azioni

L'intervento prevede

- il proseguimento della pista ciclabile che da via Paolo VI, superando la ferrovia, attraversa l'area sportiva fino a giungere nella zona 167 dove conclude il suo percorso in un ampio parco urbano;
- la realizzazione di una nuova piazza del quartiere strettamente connessa alla chiesa parrocchiale della SS Trinità di nuova realizzazione;
- la realizzazione di appartamenti per utenze differenziate in prossimità della nuova piazza;
- la realizzazione di un ampio parco urbano nel cuore del quartiere SS Trinità, a servizio del quartiere e della intera cittadina;
- il completamento della riqualificazione della zona 167, attualmente degradata e interessata da alcuni interventi di recupero (giardini Don Pedro e piazzetta presso via Fleming);

È prevista, inoltre, la possibilità di realizzare nel polo sanitario e in quello sportivo, servizi sanitari, verde attrezzato, e attrezzature per lo sport e per il tempo libero, coerentemente alla strumentazione urbanistica vigente. Tra gli altri interventi è prevista la riorganizzazione, attraverso la realizzazione di servizi per la residenza ai sensi del D.M. 1444, delle aree a standard cedute dai privati interessati dalle lottizzazioni C1.1a, C1.1b e C3.4.

Stato di attuazione

In corso di realizzazione

3.3.4 Programma Integrato di Rigenerazione delle Periferie

I “Programmi integrati di riqualificazione delle periferie” (PIRP) sono strumenti proposti dalla Regione Puglia con un bando del 2006 finalizzati alla riqualificazione delle periferie attraverso un approccio integrato volto al contempo al risanamento del patrimonio edilizio, alla riorganizzazione dell'assetto urbanistico, al miglioramento della qualità ambientale, al recupero e/o la realizzazione di residenze sociali e dei servizi, al contrasto dell'esclusione sociale. La strategia alla base dei PIRP deve essere costruita con la partecipazione attiva degli abitanti in modo da garantire interventi in grado di rispondere ai loro bisogni, desideri e aspettative. Nei PIRP, inoltre, era richiesto un orientamento verso la sostenibilità, attraverso la promozione di interventi volti a garantire il risparmio nell'uso delle risorse (energia, acqua e suolo), il riuso delle aree dismesse e la bonifica di siti inquinati, il ripristino della permeabilità dei suoli, la realizzazione di percorsi per la mobilità ciclabile e aree pedonali.



Area bersaglio

Quartiere Cerulli

Finanziamenti

Investimento complessivo: € 53.315.257,69

Spesa pubblica: co-finanziato dal Programma Operativo FESR Puglia 2007- 2013, Asse VII Linea d'intervento 7.1 Azione 7.1.2 per euro ... Revoca del finanziamento per Edilizia Residenziale Pubblica da parte della Regione Puglia. Successivamente, con nota di Prot. N. 8421 del 12/04/2016, il Comune ha posto tale problematica all'attenzione dell'ARCA che, con nota n. 17806 del 17/05/2016, mostra mancato interesse.

Obiettivi/risultati attesi

Il PIRP inizialmente approvato e oggetto dell'Accordo di Programma ex art. 34 D, Lgs. 18/08/2000 e LR 4/1995, prevedeva la realizzazione di edilizia residenziale pubblica (sovvenzionata e convenzionata), edilizia commerciale e direzionale, oltre a una serie di servizi e urbanizzazioni finalizzate a:

- dotare il quartiere di un mix di residenze e di servizi di quartiere, con spazi destinati ad associazioni, organizzazioni del terzo settore, aree attrezzate a verde, ad attività sportive, ricreative e commerciali;
- migliorare lo stato e l'offerta delle urbanizzazioni primarie;
- collegare l'area indicata con l'intera struttura urbana esistente, attraverso una più stretta integrazione fisica e sociale e la fornitura di servizi e attrezzature di interesse urbano;
- attivare servizi in favore dei soggetti deboli (anziani, bambini, diversamente abili ecc.);
- promuovere iniziative finalizzate ad incrementare attività di assistenza socio-sanitaria.

Con Deliberazione n. 61/2019, preso atto della revoca del finanziamento regionale per la realizzazione di ERP e della impossibilità di ARCA Puglia di dar seguito alla realizzazione di alloggi per mancanza di fondi, il PIRP è stato rimodulato modificando la destinazione d'uso dei volumi originariamente previsti per ERP a favore di edilizia convenzionata senza variazione di volumi residenziali e commerciali, del numero degli abitanti insediabili, della dotazione degli standard e dei servizi urbani.

Azioni

L'intervento prevede la realizzazione di interventi di:

- edilizia residenziale convenzionata
- edilizia commerciale e direzionale
- servizi
- urbanizzazioni

Stato di attuazione

In corso di realizzazione

3.3.5 Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana

Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU) è uno strumento programmatico per la rigenerazione urbana introdotto dalla LR 21/2008. Basandosi sull'analisi dei problemi di degrado fisico e disagio abitativo e socio-economico esso deve definire: (i) gli obiettivi di riqualificazione urbana, inclusione sociale e sostenibilità ambientale da perseguire a livello comunale o intercomunale; (ii) gli ambiti territoriali da sottoporre a programmi integrati di rigenerazione urbana; (iii) le politiche pubbliche che concorrono al conseguimento degli obiettivi; (iv) le iniziative per assicurare la partecipazione civica e il coinvolgimento di altri enti e delle forze sociali, economiche e culturali alla elaborazione e attuazione dei programmi; (v) i criteri per valutare la fattibilità dei programmi; (vi) i soggetti pubblici che si ritiene utile coinvolgere nella elaborazione, attuazione e gestione dei programmi e le modalità di selezione dei soggetti privati. Il DPRU deve essere approvato con Delibera di Consiglio Comunale secondo le procedure di cui all'art. 11 della LR 20/2001. Per la rigenerazione dei contesti individuati dal DPRU i comuni possono predisporre Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana (PIRU), che devono fondarsi su un'idea-guida capace di orientare il processo di rigenerazione urbana integrando fra loro interventi afferenti alle politiche abitative, urbanistiche, ambientali, culturali, socio-sanitarie, occupazionali, formative e di sviluppo.



1. Centro antico



2. Porto turistico



3. Litoranea sud



4. Connessioni con le periferie

Area bersaglio

Il DPRU del comune di Mola, adottato con DCC n. 18 del 4/7/2011, individuava 5 ambiti territoriali di intervento, di cui 4 indicati nella figura a fianco (Centro antico, Porto turistico, Litoranea sud, Connessioni con le periferie) e uno relativo alle “connessioni immateriali”.

A questi 5 ambiti, con DCC n. 84 del 12/10/2017, è stato aggiunto l'ulteriore ambito “Cozze – asse viario Mola-Cozze” oggetto della SISUS.

Finanziamenti

È stata fatta una stima della spesa per le azioni di avvio della rigenerazione nei vari ambiti (per un totale di 72,5 Mln di Euro per i primi 5 ambiti + 2 Mln di Euro per l'ambito 6). I finanziamenti dovranno essere richiesti in successivi PIRU.

Obiettivi/risultati attesi

Ambito 1 – Centro storico

- realizzazione di nuovi servizi e rifunzionalizzazione di manufatti edilizi di pregio
- riqualificazione e completamento di spazi pubblici
- riqualificazione degli spazi aperti e delle aree costiere urbane

Ambito 2 – Porto turistico

- realizzazione di infrastrutture per la nautica

Ambito 3 – Litoranea sud

- creazione di nuovi attrattori socio-culturali lungo la costa
- incremento dell'accessibilità della costa

Ambito 4 – Connessioni con le periferie

- recupero e valorizzazione di aree verdi marginali
- infrastrutture per la mobilità sostenibile
- potenziamento di infrastrutture per la socialità

Ambito 5 – Connessioni immateriali

- rafforzamento dell'inclusione sociale e della formazione
- rafforzamento dell'accessibilità

Ambito 6 – Cozze e asse viario Mola-Cozze (vedi SISUS)

Azioni

DI seguito sono indicate le azioni di avvio per la rigenerazione dei vari ambiti.

Ambito 1 – Centro storico

- recupero di palazzo Alberotanza
- rifunzionalizzazione ex-Nautico
- ristrutturazione P.zza XX Settembre e aree annesse
- completamento fronte mare nord
- sistemazione fronte mare sud e spostamento del mercato ittico

Ambito 2 – Porto turistico

- realizzazione del porto turistico

Ambito 3 – Litoranea sud

- recupero e rifunzionalizzazione ex-Mattatoio
- prolungamento pista ciclabile Mola-Cozze

Ambito 4 – Connessioni con le periferie

- realizzazione orti urbani
- parcheggio di via Caracappa
- interventi per la mobilità sostenibile
- completamento della “Città dei Ragazzi”

Ambito 5 – Connessioni immateriali

- rete dei lavoratori urbani
- allestimento del centro di assistenza e informazioni al cittadino e al turista per il centro storico

Ambito 6 – Cozze e asse viario Mola-Cozze (vedi SISUS)

Stato di attuazione

In corso di realizzazione

3.3.6 Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile

La SISUS è una strategia predisposta da un comune/aggregazione di comuni in risposta ad un bando pubblico della Regione Puglia (DGR n. 650 del 4/5/2017) in attuazione dell'Asse XII "Sviluppo urbano sostenibile" del POR FSE-FESR Puglia 2014-2020. Tale strategia, facendo leva su azioni tra di loro integrate e basandosi su strumenti partecipativi, deve essere orientata all'individuazione di soluzioni ai problemi urbani presenti in aree caratterizzate da marginalità sociale ed economica, degrado fisico ed ambientale, inefficiente uso delle risorse e dell'energia attraverso prototipi di interventi a contenuto innovativo rispetto alle prassi correnti. Il contributo massimo richiedibile per ogni SISUS è pari a 6 Mln di Euro.



Area bersaglio

Area urbana "Cozze e il nuovo asse Mola-Cozze"

Obiettivi/risultati attesi

La SISUS del comune di Mola di Bari fa propri tutti i quattro obiettivi individuati dal bando della Regione Puglia che coincidono con i seguenti quattro Obiettivi Tematici previsti nell'Accordo di Partenariato:

- OT4: Energia sostenibile e qualità della vita
- OT 5 Adattamento al cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi;
- OT 6 Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali;
- OT 9 Inclusione sociale e lotta alla povertà.

Azioni

Per l'Obiettivo Tematico IV:

- ristrutturazione degli spazi pubblici in abbandono, finalizzata all'efficientamento energetico, alla gestione intelligente dell'energia per il controllo dei consumi e la produzione energetica da fonti rinnovabili.

- sviluppo della mobilità sostenibile, eventualmente in integrazione con interventi di ripermabilizzazione degli spazi pubblici, di rimozione o di depotenziamento di infrastrutture stradali, anche al fine di riqualificare e ridurre il rischio idrogeologico

Per l'Obiettivo Tematico V

- realizzazione di infrastrutture verdi e rimozione degli ostacoli al regolare deflusso delle acque meteoriche, finalizzati alla riduzione del rischio idrogeologico e dell'erosione costiera, all'adattamento al cambiamento climatico e alla mitigazione dell'effetto isola di calore.

Per l'Obiettivo Tematico VI

- creazione di un percorso permeabile per facilitare il recupero delle acque piovane;
- valorizzazione e fruizione del patrimonio naturale delle lame;
- realizzare percorsi ciclo-pedonali urbani naturalistici con miglioramento delle urbanizzazioni esistenti

Per l'obiettivo tematico IX

- abbattimento delle barriere architettoniche per garantire l'accessibilità degli spazi pubblici in particolare da parte dei soggetti svantaggiati quali anziani, diversamente abili o soggetti affetti da patologie invalidanti.
- interventi di recupero funzionale e riuso degli spazi aperti come luoghi di inclusione sociale e contenitori culturali per lo sviluppo locale, in collegamento con attività di animazione sociale e partecipazione collettiva

Stato di attuazione

Finanziamento concesso 2.000.000 di euro.

3.3.7 Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile

Il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), oggi sostituito dal Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima – PAESC, è il documento che traduce in misure e azioni l'impegno a raggiungere e a superare gli obiettivi comunitari su clima ed energia da parte delle città firmatarie del Patto dei Sindaci. Tale Patto, lanciato nel 2008 in Europa su base volontaria, costituisce, infatti, il più grande movimento, su scala mondiale, delle città a favore del clima.

Il PAES, redatto in maniera partecipata, è stato inizialmente finalizzato al superamento dell'obiettivo della UE di riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ entro il 2020 attraverso la riduzione della domanda di energia in vari settori chiave e l'uso di fonti energetiche rinnovabili per soddisfare le domanda locale di energia. Il PAESC, che oggi lo sostituisce, assume l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ di almeno il 40% entro il 2030 attraverso un approccio integrato per affrontare la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

Il comune di Mola ha sottoscritto il Patto dei Sindaci nel 2013 e ha presentato il PAES nel 2015.

Area bersaglio

Tutto il territorio comunale. Alcune delle 27 azioni del PAES, tuttavia, sono riferite a specifiche porzioni di territorio.

Finanziamenti

La Commissione Europea e l'Ufficio del Patto non offrono finanziamenti diretti per i PAES; tuttavia, alcuni strumenti di finanziamento europei danno priorità ai progetti che fanno parte di un PAES.

Obiettivi/risultati attesi

Gli obiettivi del PAES del comune di Mola sono il superamento del 20% delle emissioni di CO2 entro il 2020. Il risultato atteso è la transizione di Mola di Bari verso un modello di città green, dinamica, efficiente, leggera e ad alta qualità di vita per i residenti, i city users, i turisti e le nuove generazioni.

Azioni

Il PAES di Mola di Bari è strutturato su 6 ambiti di intervento, per ognuno dei quali sono previste alcune azioni, per un totale di 27 azioni complessive. DI seguito sono riportati i 6 ambiti di intervento con i relativi obiettivi specifici e azioni:

1. Edilizia sostenibile (obiettivo: efficientare energeticamente gli edifici pubblici e privati)
 - Efficientamento energetico immobili comunali (energia tecnica)
 - Efficientamento energetico immobili comunali (energia elettrica)
2. Energia e ambiente (obiettivo: promuovere la produzione da fonti rinnovabili e consolidare il ciclo integrato dei rifiuti e la PI)
 - Generazione da FER
 - Tetti FV immobili comunali
 - Sostituzione lampade IP
 - Raccolta differenziata
 - Impianto di compostaggio
3. Mobilità sostenibile (obiettivo: riorganizzare il sistema della viabilità e della accessibilità a Mola, favorendo la diffusione dei mezzi elettrici e la ciclabilità)
 - Piste ciclabili
 - Bike sharing
 - Sosta regolamentata e PUMS
 - Cavalcavia ferroviario
 - Tangenziale Caracappa
 - Posteggio di scambio Loreto
 - EcoMetro
4. Rigenerazione urbana (obiettivo: riorganizzare i tessuti urbani attraverso logiche di efficienza, qualità e connettività)
 - Restyling Piazza XX Settembre
 - Colonnine veicoli alimentazione elettrica in aree comunali
 - Wi-Fi e connettività in spazi pubblici
 - Efficientamento energetico PIRP Cerulli/Ecoquartiere
5. Green Public Procurement/ICT (obiettivo: promuovere una governance adeguata al PAES e ispirata all'utilizzo di nuove tecnologie)
 - Energia Verde Certificata
 - Sostituzione parco veicoli comunale
 - Gruppo di acquisto energia verde e impianti FV
 - Audit energetico terziario
6. Education (obiettivo: Rafforzare la consapevolezza ambientale di cittadini, dipendenti, tecnici e stakeholders del PAES)

- Realizzazione sito PAES e APP
- Creazione sportello PAES per monitoraggio e follow-up
- Formazione dipendenti comunali
- Organizzazione seminari e workshop
- Progetto scuole

Stato di attuazione

in corso di realizzazione

3.3.8 Piano Comunale delle Coste

Il Piano Comunale delle Coste (PCC) è lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero comunale, previsto dalla legge regionale n. 17 del 23 giugno 2006, poi sostituita dalla legge regionale n. 17/2015 “Disciplina della tutela e dell’uso della costa”, e conforme ai principi e alle norme del Piano Regionale delle Coste. La legge norma l’esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale conferite dallo Stato, individuando – fra l’altro – le funzioni trattenute in capo alla Regione e quelle conferite ai Comuni.

Area bersaglio

Il PCC riguarda l’area costiera demaniale e le zone del mare territoriale. L’area demaniale è la porzione di territorio comunale compresa fra la linea di costa e la ‘dividente demaniale’. All’area costiera vanno sottratte le Aree escluse dalle competenze regionali: le aree del demanio marittimo e le zone del mare territoriale espressamente dichiarate di interesse nazionale; i porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; i porti di rilevanza economica internazionale e nazionale e quelli che sono sede di Autorità portuali e relative circoscrizioni territoriali.

Obiettivi/risultati attesi

Contemperare interessi pubblici diversi, principalmente connessi al godimento del bene da parte della collettività, alla protezione dell’ambiente naturale e al recupero dei tratti di costa che versano in stato di degrado, ovvero di instabilità morfologica, e allo sviluppo armonico ed eco - compatibile del turismo balneare per le relative ricadute di carattere socio-economico.

Azioni

Sulla base della ricognizione fisico-giuridica del Demanio marittimo il PCC definisce la costa concedibile, articolata per ambiti unitari e moduli elementari di concedibilità, specificando classi e condizioni per la concedibilità e delineando lo scenario di prima attuazione; prevede classificazione della costa, rispetto alla individuazione della “linea di costa utile”, delle aree con divieto assoluto di concessione, delle aree di interesse turistico ricreativo, dei percorsi di connessione e del sistema delle infrastrutture pubbliche, delle aree concedibili diverse da Stabilimenti Balneari e Spiagge Libere con Servizi; individua le aree vincolate e gli interventi di recupero costiero. Infine, propone un regime transitorio.

Stato di attuazione

Adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 13 del 02/02/2021, in corso di approvazione

3.3.9 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

In coerenza con le linee guida europee, nel rispetto dei vincoli imposti dalle Linee Guida Nazionali del MIT e dalle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Mola di Bari si configura quale piano strategico di lungo periodo – dieci anni – per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui, al fine di migliorare la qualità della vita nella città.

Area bersaglio

Intero territorio comunale

Obiettivi/risultati attesi

A1. Riduzione del tasso di motorizzazione, A2. Riequilibrio modale della mobilità, A3. Riduzione della congestione stradale, A4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci, A5. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni, A6. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (compresi nell'Area di interesse "Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità"); B1. Contenimento dei consumi energetici, B2. Miglioramento della qualità dell'aria, B3. Riduzione dell'inquinamento acustico (Area di interesse "Sostenibilità energetica ed ambientale"); C1. Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture ("Sicurezza della mobilità"); D1. Miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza) D2. Miglioramento della inclusione sociale D3. Economicità dei trasporti ("Sostenibilità socio-economica").

Azioni

A breve termine si prevedono una serie di azioni, la gran parte delle quali integrate con azioni già finanziate o in corso: Valorizzazione del percorso ciclabile "ciclovía adriatica", Realizzazione del percorso ciclabile Realizzazione "ciclovía del waterfront, Completamento del "anello ciclabile" di Mola (Biciplan metropolitano), Realizzazione della rete pedonale e ciclabile in viale Paolo VI (Piano Periferie – Programma Agorà Sicure), Realizzazione di un sottopasso pedonale in via Giacomo Matteotti (Progetto), Realizzazione di nuovi percorsi pedonali e ciclabili legati alla riqualificazione del Porto Vecchio (Progetto "AI SMART"), Realizzazione di percorsi pedonali e corsie ciclabili anche protette- nell'area di urbanizzazione Cerulli (PIRP), Realizzazione di una ciclabile da via Russolillo alla SP66 passando per via Massimeo e via Einaudi (Contratto di Quartiere – Parco SS. Trinità), Realizzazione di percorsi ciclabili in via della Pace, via Previsione PRG, via San Sabino, via Ferri, via Onofrio Martinelli, via Aldo Moro, via Francesco Baracca (Step Bike Step), Realizzazione di un percorso ciclabile tra viale Paolo VI e via Aldo Moro attraverso il nuovo infopoint di corso Italia (Progetto Eco Info point), Avvio di un servizio di bike sharing e possibilità di ricarica per veicoli elettrici presso il nuovo infopoint (Progetto Eco Info point), Progetto Ecometrò (servizio navetta "Intercitybus"), Riqualificazione della sede stradale in viale Paolo VI (Piano Periferie – Programma Agorà sicure), Ristrutturazione del viadotto Mola – Cozze (Programma Triennale Lavori Pubblici), Realizzazione di una variante alla SS16 (scenario programmatico), Declassamento e rifunzionalizzazione del tratto della SS16bis Mola-S. Giorgio (PRT), Realizzazione di una nuova rotatoria in via Don Giustino Russolillo altezza parrocchia SS Trinità (Delibera Consiglio Comunale), Realizzazione di nuovi parcheggi su strada in viale Paolo VI (Piano Periferie – Programma Agorà sicure), Riassetto dei parcheggi nell'area del Porto Vecchio e del mercato ittico legato all'intervento

di riqualificazione (Progetto "AI SMART"), Realizzazione di parcheggi su strada in corrispondenza dell'area di urbanizzazione Cerulli (PIRP), Realizzazione di una nuova area di sosta intermodale e di un infopoint in corso Italia denominato "Eco Infopoint", Realizzazione di una nuova area di parcheggi sia pubblici che privati in via San Giuseppe (Delibera c.c.).

A medio termine si prevede: Riqualificazione dell'asse viario di via De Gasperi e la Messa in sicurezza degli accessi alle scuole e cicloparcheggi protetti; Nuovo programma di esercizio TPL urbano, parte a orario parte a chiamata, Incremento del servizio Regionale Veloce, Transito in stazione di STP e Chiarelli, PFTE per la metro del mare, Sistema di car sharing elettrico, Servizio "navetta" stazione-area industriale, Navetta stagionale Cozze-Centro, Istituzione struttura di mobility management di area, Nomina, formazione e aggiornamento continuo dei Mobility Manager, Redazione PSCL, Diffusione di mappe di accessibilità ciclopeditone, Denominazione dell'intera rete ciclabile quale ciclomolitanica, Istituzione di un ufficio di mobility management scolastico, Istituzione mobility manager scolastici, PTOF e mobility management, Redazione PSCS, Mobility Manager Junior nelle Scuole Secondarie di II grado, Utilizzo di sistemi di gamification, Contributo all'acquisto di biciclette a pedalata assistita, Sperimentazione di iniziative di bike trial, Servizi di pedibus e di campagne volte a favorire l'uso della mobilità attiva nelle scuole, PFTE per l'introduzione di tipologie di ICT, Porte di accesso alla città 30, Nuovo programma di esercizio TPL urbano, parte a orario parte a chiamata, Incremento del servizio Regionale Veloce, Transito in stazione di STP e Chiarelli, PFTE per la metro del mare, Sistema di car sharing elettrico, Servizio "navetta" stazione-area industriale, Navetta stagionale Cozze-Centro.

A medio-lungo termine: Realizzazione di velostazioni o sistema misto a bike sharing e la Riconfigurazione delle sedi stradali e adozione di elevati standard di accessibilità per l'utenza disabile e abbattimento delle barriere architettoniche, Adozione di politiche di regolazione, tariffazione e restrizione della sosta veicolare, Parcheggi di prossimità, Parcheggio a ridosso della Stazione FS, Parcheggi pertinenziali, Rafforzamento dei Capodieci, Promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici, Iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità, Potenziamento dei servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet.

A lungo termine: Sottopassi città in via Giovanni XXIII, PFTE per la metro del mare, Rafforzamento dei Capodieci, Promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici, Iniziative di smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità, Potenziamento dei servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet, Introduzione di un modello "aperto" incentrato sul concetto di premialità.

Stato di attuazione

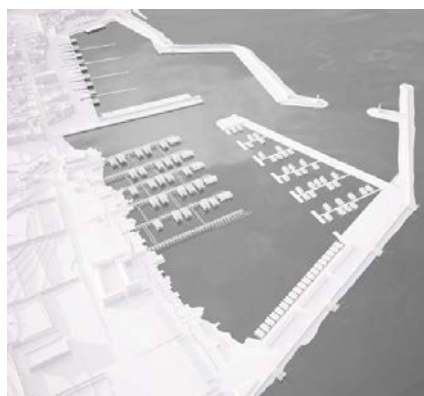
Adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 93 del 08/06/2021, in corso di approvazione.

La fase attuativa è in corso, mediante l'affidamento del Servizio di redazione del progetto di tariffazione della sosta e di attivazione di ZTL alla società SCRAT S.r.L. con Determinazione Dirigenziale del 24.9.2021.

3.3.10 Studio di fattibilità per la sistemazione dell'Area Portuale: dalla Città porto al Porto Città

Si tratta degli Studi Preliminari per la redazione di uno Studio di fattibilità per la sistemazione dell'Area Portuale di Mola di Bari: dalla Città porto al Porto Città, affidato al Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura (dICAR) del Politecnico di Bari (D.G.C. n. 74 del

24.06.2020) e a Waterstudio (NL). Lo studio prende le mosse dalla esigenza di ridefinire ipotesi di destinazione funzionale delle aree portuali orientate alla attività diportistica legata al turismo, che risultano non più attuali per le mutate condizioni di mercato e di contesto legate alle dinamiche del settore della nautica da diporto e alla presenza di infrastrutture analoghe nel frattempo realizzate sul territorio.



Area bersaglio

Porto nuovo e relativo sistema paesaggistico-ambientale



Obiettivi/risultati attesi

Lo Studio mira a “verificare la fattibilità di ipotesi insediative, innovative ed alternative, di urbanità sostenibile nell’ambito dell’area portuale in un’accezione di continuità terra / mare e secondo una lettura, descrizione e comparazione dei processi tipo-morfologici ed infrastrutturali di tipo tradizionale e innovativo; valorizzare ed esaltare la potenzialità della risorsa mare recuperando il valore delle attività tradizionali e promuovendo quello delle attività innovative, garantendone lo sviluppo organico e coordinato in ambito urbano-portuale per esaltarne le complementarietà e scongiurare la sovrapposizione e la conflittualità; esplorare all’interno di dette eventuali ipotesi insediative: a. il concetto di economia circolare legato alla gestione delle risorse naturali, in particolare per quella idrica, energetica e materica (pietra, legno, acciaio, etc.); b. l’approccio integrato basato sulla multidimensionalità dell’azione, integrando la dimensione fisico-ambientale con la dimensione economica, sociale e culturale, in una visione non deterministica dei rapporti fra l’una e l’altra.”

Obiettivo chiave delle idee progettuali proposte da Waterstudio (NL) è quello di esaltare la connessione fra terra e mare, concependo un nuovo flusso d’acqua quale principale elemento di relazione tra gli ambiti territoriali ubicati nel settore sud del comune.

Azioni

L'obiettivo alla base delle idee progettuali proposte da Waterstudio è raggiunto mediante la realizzazione di un fiume (novo Lama) nella parte di territorio antistante il porto, in prossimità del Molo di Levante. L'asse principale del fiume funge da raccordo tra il porto, il mare, e la parte di territorio che dovrebbe ospitare l'insediamento galleggiante nel porto nuovo.

Stato di attuazione

In corso di elaborazione

3.3.11 Progetto di Sistemazione dell'Area portuale - Fronte mare sud

Il progetto è stato promosso e finanziato nell'ambito della misura della Comunità Europea "Interreg Grecia – Italia" AI SMART – ADRIATIC IONIAN SMALL PORT NETWORK".



Area bersaglio

L'area interessata è quella del fronte marino della città nel tratto compreso tra i due moli del porto, posto in continuità con l'importante intervento di riqualificazione urbana del lungomare Dalmazia.

Obiettivi/risultati attesi

L'intervento ha lo scopo di consolidare il ruolo del fronte marittimo cittadino come centralità urbana di elevato standard qualitativo e, contemporaneamente, di aprire la città a relazioni territoriali su scala più vasta, coniugando elementi della tradizione culturale e dell'innovazione funzionale. Pur essendo adiacente a luoghi storici e sociali di primaria importanza per la città, come il Castello e la piazza XX Settembre e il lungomare riqualificato, questo tratto del fronte mare è attualmente interessato da un profondo degrado urbano ed ambientale. Ciononostante, esso è molto frequentato durante il periodo estivo, da un lato, in quanto costituisce naturale prosecuzione del lungomare nord, dall'altro, poiché è il punto di sbarco dei pescherecci e delle imbarcazioni turistiche che ormeggiano all'interno della darsena esistente. Per queste ragioni l'area si presenta particolarmente adatta a diventare un nodo logistico importante nell'auspicato sviluppo del sistema del trasporto marittimo. Il Progetto, in sintesi, mira a coniugare l'obiettivo del completamento fisico/funzionale del waterfront cittadino quale area strategica di livello urbano e territoriale, a basso impatto sulla struttura urbano/residenziale, con gli obiettivi di completamento del sistema della viabilità lenta in ambito urbano e di realizzazione di nuove tipologie di trasporto marittimo del tipo "metroMare" alla scala territoriale⁷.

Azioni

Riqualificazione del Molo Foraneo (Molo di Ponente) mediante la realizzazione di un percorso-passeggiata che si sviluppa attraverso spazi espositivi permanenti che configurano il percorso stesso

⁷ Il percorso previsto è Bari, Mola, Monopoli, Brindisi, Otranto e Corfù

come passeggiata-museo che racconta la storia e l'identità del luogo. Riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'edificio attualmente destinato alla Capitaneria di porto.

Stato di attuazione

Progetto esecutivo di RTP con capogruppo l'Arch. Guendalina Salimei approvato definitivamente.

Finanziamenti

2.000.000 euro

3.3.12 Sistemazione waterfront portuale versante sud – 2° lotto funzionale

Progetto promosso nell'ambito del Programma di Azione e Coesione (PAC) complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20 - Asse B "Programma Recupero Waterfront", relativo al completamento della grande strategia progettuale di sistemazione del waterfront cittadino, come area di centralità urbana ad elevato standard di qualità e contemporaneamente di recuperare un ruolo di protagonismo territoriale su scala più vasta, coniugando elementi della tradizione culturale e dell'innovazione funzionale.



Obiettivi/risultati attesi

Riqualificazione del territorio attraverso il recupero delle zone adiacenti le aree portuali in condizioni di degrado urbano. Il progetto è rivolto a realizzare interventi di riqualificazione dell'area portuale al fine di rendere più competitiva l'area creando nuovi spazi funzionali per le attività e servizi del turismo e del commercio e migliorare la mobilità regionale, l'integrazione modale e i collegamenti

multimodali creando nuove aree per la mobilità, multi modalità, ciclo-pedonalità ed aree verdi. Più in particolare, l'intervento contribuirà a creare un sistema continuo e completo di più funzioni urbane ed extraurbane, atte a completare la fruizione del fronte mare della città conseguendo i seguenti risultati:

- Rendere tangibile e riconoscibile l'identità e unicità del waterfront;
- Riconfigurare il collegamento fra il centro della città e il porto e l'accessibilità al porto attraverso la riorganizzazione degli ingressi;
- Contribuire al recupero della memoria e delle peculiarità del territorio di Mola di Bari per aumentare lo standard di qualità e dignità della vita per i residenti;
- Valorizzare le attività economiche tradizionali, le risorse culturali, storiche e architettoniche;
- Ridefinire la mobilità e i flussi, commerciali e turistici, che devono trovare le formule migliori in termini di modalità di trasporto e luoghi da specializzare in tal senso.

Azioni

- Riqualificazione degli edifici: 220 mq di edifici riqualificati (presso area cantieri, aree demaniali con concessioni in scadenza)
- Insediamento di 25 nuove attività
- Creazione di nuove aree per la mobilità sostenibile: 2.260 mq aree pedonali (area dell'attuale mercato ittico), 500 mq delle aree riqualificate destinate alla pedonalizzazione comprensive del verde urbano e 800 metri lineari di piste ciclabili
- Creazione di nuovi punti multimodali: 2 collegamenti multimodali (parcheggio San Giuseppe e Corso Italia)
- Rigenerazione delle aree urbane del waterfront: 5.500 mq (scivolo portuale) aree urbane rigenerate e 2264 mq (ex mercato ittico) aree urbane a verde urbano
- Miglioramento della fruizione e vivibilità dell'area portuale: 50% incremento fruibilità porto.

Stato di attuazione

In corso

Finanziamenti

4.293.000 euro

3.3.13 Progetto di Sistemazione del Fronte Mare urbano - lato nord

Il progetto è stato promosso nell'ambito del Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Bari – Progetto di rete, Ambiente e Territorio: il “Waterfront metropolitano: Sistemazione del Fronte Mare urbano lato nord di Mola di Bari – 2° lotto funzionale – 1° stralcio funzionale”. Esso rappresenta prosecuzione del progetto “Fronte Mare” finanziato con i fondi del Programma di Iniziativa Comunitaria URBAN II.



Area bersaglio

L'area interessata è quella del fronte marino della città nel tratto a nord, in continuità con l'intervento di riqualificazione urbana del lungomare Dalmazia.

Obiettivi/risultati attesi

Completamento del recupero del lungomare e valorizzazione di aree pubbliche nel tratto di costa che dal Castello conduce verso nord in direzione Torre a Mare, ove tra la viabilità litoranea e la battigia si interpone un brano di tessuto costruito. Questo allo scopo di promuovere una maggiore fruizione sociale sia della costa che del mare da parte degli abitanti di Mola di Bari e dei visitatori.

Azioni

I principali interventi previsti comprendono:

- attrezzamento della spiaggia urbana lato città in adiacenza all'intervento di riqualificazione già completato con strutture leggere ma permanenti e servizi per la balneazione;
- realizzazione di una spiaggia artificiale lato mare, alle spalle della esistente struttura frangiflutti di cui è previsto il completamento con opere in c.a., dove la naturale risacca ha accumulato della sabbia e dove si sta creando una piscina naturale;
- realizzazione di strutture di servizio alla balneazione;
- realizzazione di una passerella di collegamento pedonale tra la nuova spiaggia (lato costa) e la spiaggia artificiale (lato frangiflutti);
- realizzazione di strutture di raccordo tra il piano delle spiagge e quello della passeggiata frontemare;
- riqualificazione del tratto di costa a nord del porticciolo, dal punto in cui la viabilità carrabile si distanzia dalla costa, dove sarà realizzata una passeggiata e saranno piantumate nuove essenze arboree;
- sistemazione delle aree più prossime alla battigia, già utilizzate per la balneazione, per migliorarne la qualità e la fruizione pubblica

Stato di attuazione

Aggiudicazione definitiva a favore del RTP con capogruppo la società "MBM ARQUITECTES SLP".

Finanziamenti

2.000.000 di euro

3.3.14 Agro.Bio.Medit

Il progetto Agro.Bio.Medit - Parco dell'Agrobiodiversità Mediterranea e dei Sistemi Agroalimentari Sostenibili e Resilienti, è stato proposto dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (Istituto di Scienze delle Produzioni Alimentari -ISPA), l'Istituto di Bioscienze e BioRisorse-IBBR e l'Istituto di Sistemi e Tecnologie Industriali Intelligenti per il Manifatturiero Avanzato - STIIMA) in partenariato con il Politecnico di Bari, l'Università degli studi di Bari Aldo Moro, la Città Metropolitana di Bari, il Comune di Mola di Bari, il Distretto del Cibo della Città Metropolitana di Bari e la Fondazione Dieta Mediterranea. Il progetto è stato proposto nell'ambito dell'Avviso pubblico per la manifestazione di interesse per la candidatura di idee progettuali da ammettere ad una procedura negoziale finalizzata al finanziamento di interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione di siti per la creazione di ecosistemi dell'innovazione nel Mezzogiorno” pubblicato con DM Ministero delle Finanze del 15 luglio 2021 - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Decreto Legge 6 maggio 2021, n. 59).

Area bersaglio



Zona PIP prevista dal piano di investimenti risalente agli anni '90 denominato: “I.A.M. - Infrastruttura Artigiana Comune di Mola di Bari”, volto a fornire supporto alle attività del settore agroalimentare.

Obiettivi/risultati attesi

Valorizzazione di parte delle infrastrutture rimaste inutilizzate già dal primo insediamento, tra cui due celle frigorifere di notevoli dimensioni e gli edifici che ospitano l'azienda sperimentale “La Noria” di proprietà del Comune di Mola di Bari, oltre all'allocazione di nuovi elementi, sulle rimanenti aree libere (in parte già nell'immediata disponibilità dell'Ente), funzionali all'implementazione del Parco. La riqualificazione dell'infrastruttura e lo sviluppo delle attività previste ambiscono realizzare un hub della conoscenza finalizzato alla valorizzazione della biodiversità agroalimentare Mediterranea nelle sue molteplici forme e con i suoi rilevanti impatti sulle comunità e i sistemi economici e culturali a livello locale e in tutto il bacino del Mediterraneo.

Azioni

L'idea progettuale prevede la realizzazione di una infrastruttura complessa composta da 5 moduli che ospiteranno:

- 1) bio-banche del germoplasma vegetale e microbico (a partire da collezioni già presenti presso gli istituti del CNR IBBR e ISPA e da implementare nel corso del progetto), da realizzare in uno dei due capannoni industriali in disuso;
- 2) una batteria di serre, completamente automatizzate e ad elevata efficienza energetica per attività connesse all'agricoltura di precisione in ambiente protetto (produzione indoor di ortaggi, micro-

ortaggi, biofortificazione; acquaponica; premoltiplicazione, propagazione e ringiovanimento in sicurezza delle accessioni vegetali recuperate e conservate);

3) laboratori per sperimentazione su scala pilota e per il trasferimento tecnologico di filiere strategiche da realizzare nell'altro capannone industriale in disuso (viti-vinicola, lattiero-casearia, prodotti da forno e paste; altre biotecnologie microbiche utili per la produzione di prodotti fermentati ad elevato valore nutrizionale e ad alto valore aggiunto);

4) un giardino botanico sostenibile, alloggiato in una grande serra semicircolare che raccolga l'agro-biodiversità tipica dell'area mediterranea;

5) un centro per le attività amministrative, *co-working* specializzato, attività di *mentoring*, attività di divulgazione e laboratorio esperienziale tematico sulla agro-biodiversità Mediterranea come elemento fondante della Dieta Mediterranea.

Stato di attuazione

Superata la prima fase selettiva

Finanziamenti

Richiesta di finanziamento inoltrata

3.3.15 Progetti di rigenerazione urbana

Con DPCM del 21 gennaio 2021 “Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale” (DPCM del 21 gennaio 2021) è stata prevista la concessione di contributi per singole opere pubbliche o insiemi coordinati di interventi pubblici anche ricompresi, volti a ridurre i fenomeni di marginalizzazione, degrado sociale e a migliorare la qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale attraverso una varietà di interventi di “a) manutenzione per il riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche e di strutture edilizie esistenti pubbliche per finalità di interesse pubblico, anche compresa la demolizione di opere abusive realizzate da privati in assenza o totale difformità dal permesso di costruire e la sistemazione delle pertinenti aree; b) miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, anche mediante interventi di ristrutturazione edilizia di immobili pubblici, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi sociali e culturali, educativi e didattici, ovvero alla promozione delle attività culturali e sportive; c) mobilità sostenibile.”

Area bersaglio

Insedimenti in aree costiere: Insediamento abusivo in Contrada Cozzetto, ex mattatoio pubblico, tratto compreso tra la “Sciala delle Cozze” e la frazione di “Cozze”

Obiettivi/risultati attesi

Riuso e rifunzionalizzazione di strutture edilizie esistenti pubbliche per finalità di interesse pubblico, inclusa la demolizione di opere abusive realizzate da privati; miglioramento della qualità urbana mediante interventi di ristrutturazione edilizia di immobili pubblici da destinare allo sviluppo dei servizi sociali e culturali e alla promozione delle attività culturali e sportive; sviluppo della mobilità sostenibile.

Azioni

- a) Demolizione opere abusive e realizzazione di parco inclusivo;

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

- b) Ristrutturazione ex mattatoio pubblico per centro sport acquatici;
- c) Ristrutturazione pista ciclabile in ciclo pedonale e parcheggio di scambio intermodale, avente come ambito d'intervento la fascia costiera nel tratto compreso tra la "Sciala delle Cozze" e la frazione di "Cozze" in continuità con gli interventi già programmati sul medesimo ambito al fine di ottimizzarne gli effetti rigenerativi e riqualificativi.

Stato di attuazione

Finanziamento ottenuto

Finanziamenti

4.800.000 euro, così distribuiti: 1.000.000 a); 2.500.000 b); 1.300.000 c).

3.4 La partecipazione civica alla formazione del PUG

Per assicurare il coinvolgimento degli abitanti nella pianificazione della città e di indagare domande e bisogni dei cittadini di Mola di Bari, si sono poste le premesse affinché la partecipazione sia attiva e capace di orientare efficacemente l'elaborazione del PUG. A questo scopo, oltre alla realizzazione dell'Ufficio della Pianificazione in via Di Vagno, è stato richiesto il sostegno regionale al processo partecipativo ai sensi della legge regionale 13 luglio 2017, n. 28 "Legge sulla partecipazione" e finanziato dal Sistema Regionale #Pugliapartecipa. Parallelamente, considerate le restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria per COVID-19, le attività si sono inizialmente focalizzate sulla predisposizione di un questionario da somministrare via internet e social a coloro che abitano a Mola di Bari.

3.4.1 Il percorso partecipativo

Il percorso partecipativo è articolato in due parti. L'una si rivolge al più vasto pubblico; l'altra coinvolge i tecnici locali maggiormente attivi nella trasformazione urbana. La prima si sviluppa nelle seguenti fasi:

Azioni informative e start-up

Utilizzando la piattaforma digitale del Comune, sono attivate iniziative ed eventi pubblici volti a diffondere la conoscenza del processo in atto, in modo da mettere la cittadinanza nelle condizioni di comprenderne la finalità. La fase di start-up è anche dedicata alla realizzazione di un WebGis interattivo per sostenere la partecipazione attiva dei cittadini all'intero processo di pianificazione, dalla fase dedicata alla produzione e raccolta di proposte, a quella della progettazione partecipata, sino alle fasi di monitoraggio e valutazione e di diffusione dei risultati.

Obiettivi: Informare la cittadinanza, prestando particolare attenzione alle giovani generazioni, stimolare la partecipazione attiva nel percorso progettuale. Realizzare gli strumenti di base per rendere il processo di pianificazione quanto più possibile trasparente e partecipato.

Output: Conferenze stampa, incontri tematici, produzione di materiale informativo, pubblicazione dell'iniziativa sul sito web istituzionale del Comune di Mola di Bari e sulle pagine dei maggiori Social di cui il Comune è titolare. Ricerca sociale quali/ quantitativa. Realizzazione del WebGis interattivo.

Metodologie e strumenti: sarà utilizzato il WebGis interattivo per costruire in modo condiviso il quadro conoscitivo e interpretativo del territorio e sviluppare ipotesi/proposte di conservazione, valorizzazione e trasformazione dello stesso.

Formazione e presentazione proposte

In questa fase, i destinatari dell'azione di promozione nonché tutti i soggetti titolari a esprimere la loro espressione partecipativa, potranno condividere suggestioni, idee o piani finalizzati al benessere comune e all'interesse collettivo e diffuso.

Questa fase, che è volta alla produzione e alla raccolta delle proposte formulate, sarà avviata mediante attività formative sugli strumenti di produzione dell'informazione digitale utilizzati e poi sviluppata attraverso una discussione che intrecci le competenze specialistiche e le competenze specifiche di contesto.

Obiettivi: far emergere le proposte della cittadinanza, attivando un percorso di presa di coscienza e di conoscenza sugli strumenti utilizzati e i temi trattati, da esprimere attraverso la formulazione di proposte concrete.

Output: censimento degli stakeholder e attività formative sugli strumenti di produzione dell'informazione digitale utilizzati, produzione del catalogo delle esigenze e delle proposte, redazione del regolamento operativo, incontro pubblico di sintesi, attivazione sportello comunale.

Metodologie e strumenti: raccolta dei contributi attraverso il WebGis interattivo e tutte le modalità condivise nel processo e mediante l'attivazione di un apposito sportello comunale. In questa fase si utilizzeranno tecniche di *text mining* per analizzare la conoscenza non strutturata prodotta sui social networks e mediante gli altri canali di comunicazione attivati, ponendo particolare attenzione alla interpretazione delle conoscenze locali (esplicithe e latenti) mediante tecniche di analisi testuale.

La progettazione partecipata

È la fase dedicata alla formazione, al confronto e alla elaborazione del "Documento della Partecipazione". In questa fase i cittadini esprimono il loro consenso per le proposte ritenute meritevoli e stabiliscono le modalità con cui quelle prescelte debbano essere realizzate.

Obiettivi: realizzazione di un modello di confronto condiviso tra gli stakeholder per giungere alla formulazione del "Documento della Partecipazione".

Output: "Documento della Partecipazione" incontri, workshop e pubblicazione sui Social. *Metodologie e strumenti:* incontri e workshop a respiro comunale, condotti con metodologie partecipative e di ricerca sociale integrate con l'utilizzo di tecniche di *text mining* per l'analisi testuale. Pubblicazione dei risultati intermedi sul sito Web istituzionale del Comune di Mola di Bari e sulle pagine dei maggiori Social di cui l'Ente è titolare.

Azione di monitoraggio e valutazione

In questa fase vengono sottoposti a verifica, con l'ausilio di appositi indicatori, i processi attivati, applicando i correttivi laddove necessari in modo da garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Forme della comunicazione:

Azioni di comunicazione e informazione sul territorio (conferenze tematiche su temi chiave; workshop online con rappresentanti del mondo delle attività produttive, delle professioni e dell'associazionismo);

- Animazione territoriale mediante l'uso del WebGis interattivo e l'organizzazione di forum tematici su questioni chiave definite in modo condiviso;
- Materiale informativo, newsletter, questionari, comunicati stampa, report;
- Telefono, posta, elettronica, internet;
- Modulistica web e cartacea;
- Social network: Facebook, Twitter, Instagram;
- Feeding della piattaforma www.puqliapartecipa.it

Diffusione dei risultati

La diffusione dei risultati è la fase in cui tutta la cittadinanza diventa partecipe del processo realizzato, indipendentemente dal fatto che abbia preso parte o meno al percorso partecipato.

Obiettivi: massima diffusione dei risultati ottenuti.

Output: produzione e distribuzione di: una pubblicazione dell'intero processo partecipativo, di materiale divulgativo; pubblicazione dei risultati del percorso realizzato sul sito WEB istituzionale del Comune di Mola di Bari e sulle pagine dei maggiori Social di cui l'Ente è titolare. Evento pubblico conclusivo.

Metodologie e strumenti: affissione di manifesti sul territorio comunale; pubblicazione dei risultati del percorso realizzato sul sito WEB istituzionale del Comune di Mola di Bari e sulle pagine dei maggiori Social di cui l'Ente è titolare. Evento pubblico conclusivo.

3.4.2 La rilevazione di domande e bisogni sociali

Viste le restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria per COVID-19, le attività si sono inizialmente focalizzate sulla predisposizione di un questionario da somministrare via internet e social a coloro che abitano a Mola di Bari. Si prevede, tuttavia, di raccogliere i questionari compilati anche presso le sedi comunali dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, Anagrafe, Urbanistica, Biblioteca o presso le scuole medie e superiori, dove saranno collocate apposite cassette.

Si riporta di seguito il questionario.

"Il Comune di Mola di Bari sta realizzando il nuovo piano urbanistico, che sostituirà l'attuale Piano Regolatore Generale. L'indagine mediante questionario che vi sottoponiamo fornirà elementi utili ad assicurare la più ampia partecipazione pubblica alla pianificazione della città. A questo scopo è stato anche organizzato l'Ufficio della Pianificazione in via Di Vagno.

Crediamo che fare un piano urbanistico per la città richieda il contributo di chi abita la città. "Se qui ci fosse una pista ciclabile, potrei andare a scuola in bicicletta", "Quanto mi piacerebbe un bel giardino vicino casa mia", sono pensieri che a ciascuno di noi vengono in mente nella vita quotidiana e che desidereremmo che si realizzassero per migliorare la nostra vita quotidiana.

Questo questionario serve proprio a raccogliere idee sulla 'città desiderata' dai cittadini, per tradurla quanto più è possibile in 'città reale' mediante la nuova pianificazione urbanistica.

Il questionario può essere compilato via web collegandosi al sito internet del comune di Mola (www....).

Quando l'emergenza sanitaria in corso sarà superata, continueremo a raccogliere i questionari compilati anche nell'Ufficio della Pianificazione, e presso le sedi comunali dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, Anagrafe, Urbanistica, Biblioteca e presso le scuole medie e superiori, dove saranno collocate apposite cassette.

Il questionario è anonimo. Le domande sono tutte riferite a Mola di Bari, comprese le frazioni di San Materno e Cozze.

Grazie per la partecipazione!"

1. Cosa ritiene più importante per migliorare la qualità della vita dei cittadini di Mola? (12 al più importante, 1 al meno importante)

	realizzare nuovi alloggi
	riqualificare la città esistente
	realizzare nuove aree produttive
	realizzare nuove piste ciclabili
	realizzare nuove aree pedonali
	tutelare e valorizzare il mare e la costa
	tutelare e valorizzare il territorio rurale (San Materno, Brenca ecc.)
	risanare le aree inquinate (indicare quali:)
	potenziare la viabilità
	potenziare i parcheggi
	realizzare nuovi servizi pubblici (indicare quali:)
	altro

2. Secondo lei, Mola nel futuro dovrà puntare a ... (10 al più importante, 1 al meno importante)

	attrarre nuovi abitanti
	tutelare e valorizzare l'ambiente ed il paesaggio
	tutelare e valorizzare la campagna
	valorizzare il rapporto con il mare salvaguardando la costa
	migliorare la qualità della vita dei cittadini
	sviluppare il turismo
	tutelare e valorizzare i beni storici e culturali
	migliorare i servizi per le persone fragili (diversamente abili, bambini ed anziani)
	aumentare la presenza di insediamenti industriali
	promuovere iniziative rivolte ai giovani
	sviluppare le attività culturali
	altro

3. Cosa si può trovare a Mola di più e di meglio rispetto ai comuni vicini?

4. Cosa invece manca a Mola rispetto ai comuni vicini?

5. Quali aspetti rappresentano un problema e potrebbero spingere le persone a trasferirsi altrove?

6. Se lei fosse il sindaco di Mola cosa farebbe per favorire lo sviluppo?

7. In quale zona di Mola vive?

- ☐ Centro Storico
- ☐ La piazza (XX Settembre)
- ☐ Le quattro fontane
- ☐ San Domenico
- ☐ Il calvario
- ☐ La stazione
- ☐ Campo sportivo vecchio
- ☐ San Giorgio
- ☐ SS. Trinità

- ☐ La fontana nuova
- ☐ La Torre di Peppe (San Giuseppe)
- ☐ Loreto

- ☐ Le lame
- ☐ S. Antonio

Processo di formazione del Piano Urbanistico Generale – Aggiornamento del Documento Programmatico Preliminare

- ☐ Portecchia
- ☐ zona Cozzetto
- ☐ contrada Cerulli
- ☐ San Materno
- ☐ Cozze
-

8. Pensa che la zona nella quale vive sia dotata di servizi buoni, sufficienti, carenti o assenti (indicare la dotazione con una crocetta):

	Buoni	Sufficienti	Carenti	Assenti
Verde				
Luoghi di incontro				
Luoghi per il tempo libero				
Scuole				
Impianti sportivi				
Negozi alimentari e di prima necessità				
Parcheggi				
Servizi culturali				
Rete internet				
Trasporto pubblico locale				
.....				

9. Quali

miglioramenti vorrebbe che fossero realizzati nella zona nella quale vive?

10. Pensa che Mola nel suo complesso sia dotata di servizi buoni, sufficienti, carenti o assenti (indicare la dotazione con una crocetta):

	Buoni	Sufficienti	Carenti	Assenti
Verde				
Servizi sanitari				
Scuole				
Impianti sportivi				
Luoghi per il tempo libero				
Luoghi di incontro				
Spiagge				
Parcheggi				
Servizi culturali				
Rete internet				
Trasporto pubblico locale				
.....				

11. Quali miglioramenti vorrebbe che fossero realizzati a Mola?

a. Informazioni personali

Sesso M ☐ F ☐

b. Titolo di studio

☐	nessuno
☐	licenza elementare
☐	scuola media inferiore
☐	diploma
☐	laurea

c. Condizione professionale

☐	non occupato
☐	occupato in agricoltura
☐	occupato nell'industria
☐	occupato nella pesca
☐	occupato nel turismo
☐	occupato nei servizi pubblici
☐	occupato nei servizi privati
☐	libero professionista
☐	studente
☐	altro

d. Età

☐	meno di 10 anni
☐	10-14
☐	15-29
☐	20-29
☐	30-39
☐	40-49
☐	50-59
☐	60-69
☐	70-79
☐	80 e oltre

e. Vive abitualmente a Mola?

Si ☐ No ☐

f. Vive temporaneamente a Mola?

Si ☐ No ☐

g. Se vive temporaneamente a Mola, soprattutto in quale periodo?

☐	estate
☐	primavera
☐	autunno
☐	inverno
☐	fine settimana
☐	giorni lavorativi

h. Se visita saltuariamente Mola, perché lo fa

☐	lavoro
☐	passaggio
☐	cinema
☐	teatro

	acquisti (specificare:.....)
	spiaggia
	visita a parenti o amici
	altro (specificare:)

Infine, ma certo non in ultima istanza, la partecipazione dei tecnici locali, interni ed esterni all'Amministrazione, operanti nei settori maggiormente coinvolti nella trasformazione urbana, al percorso di elaborazione del piano è essenziale per due ragioni principali:

1. perché essi sono profondi conoscitori del contesto tecnico-organizzativo locale, del quale possono mettere in luce routine, pratiche, modi di fare le cose che si sono radicati nei lunghi anni di attuazione del piano vigente, nonché problemi interpretativi da questo sollevati;
2. perché il PUG si traduca in azioni concrete occorre che i tecnici si impadroniscano delle innovazioni che esso introduce rispetto al vigente PRG, per quanto attiene sia ai principi, obiettivi e visioni che vi sono alla base, sia degli strumenti tecnici previsti dal Piano per tradurre tali principi, obiettivi e visioni in azioni concrete.

Si è pertanto previsto che la consulenza tecnico-scientifica del Politecnico comprenda anche un'attività definita di auto-formazione, intesa quale processo di mutuo apprendimento che coinvolga contestualmente il gruppo di lavoro del PUG e gli attori locali.

A tal fine si sono coinvolti gli ordini professionali assieme alle organizzazioni locali di categoria per il ruolo che essi ricoprono e l'attività che svolgono in particolare nell'ambito delle professioni che rappresentano e in generale sul territorio di riferimento.

Il programma formativo dovrà affrontare innanzitutto i seguenti temi:

- tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico: dall'approccio vincolistico a un orientamento progettuale e strategico;
- le valutazioni ambientali: da adempimento formale a supporto essenziale per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale dell'Agenda 2030;
- la perequazione urbanistica per migliorare la qualità urbana e assicurare equità fra proprietari dei suoli.

3.5 Il processo di pianificazione: il PUG in relazione a piani e progetti sovralocali e locali

Il PUG, com'è noto, è strumento profondamente diverso dal PRG, principalmente in virtù dell'articolazione fra parte strutturale e parte programmatica e dell'approccio strategico che vi è alla base. Entrambe tali innovazioni implicano il superamento della tradizionale pianificazione regolativa, che opera uniformemente sull'intero territorio comunale. Come chiarisce il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), la parte strutturale persegue gli obiettivi della salvaguardia e valorizzazione delle invarianti strutturali del territorio, ormai saldamente ancorate ai quadri conoscitivi e alle interpretazioni identitarie e statutarie del PPTR, indica le grandi scelte di assetto di medio-lungo periodo e detta indirizzi e direttive per le previsioni programmatiche e per la pianificazione attuativa. La parte programmatica, invece, oltre a contenere gli obiettivi specifici e la disciplina delle trasformazioni territoriali e di gestione delle trasformazioni diffuse, indica gli interventi coerenti con il livello strutturale e realisticamente realizzabili nel breve-medio periodo, in

relazione ad attori e risorse disponibili e/o mobilitabili, da raccordarsi con la programmazione finanziaria comunale.

L'articolazione fra parte strutturale e parte programmatica ha implicazioni innanzi tutto riguardo al raccordo del PUG con il PPTR. Per la parte strutturale del PUG ha peso di assoluto rilievo il PPTR, il quale fornisce quadri conoscitivi e interpretativi, articolati per sistemi territoriali locali e per strutture connettive a rete (reti ecologiche), ponendo particolare attenzione ai paesaggi agrari e ai paesaggi costieri, risorse identitarie fondamentali del territorio di Mola di Bari.

Il PPTR, più in particolare, fornisce le conoscenze e interpretazioni di sfondo, da approfondire e articolare a livello locale, su quelli che il DRAG definisce:

- *gli elementi strutturanti il territorio*, riferiti – come ampiamente indicato nel capitolo 2 di questo Documento - alla Struttura idrogeomorfologica, alla Struttura ecosistemica e ambientale e alla Struttura antropica e storico culturale (Componenti culturali e insediative e Componenti dei valori percettivi);
- *gli elementi identitari del territorio*, nell'indissolubile intreccio fra valori culturali e naturali, la cui riscoperta può aprire inesplorate possibilità per lo sviluppo futuro della regione;
- *gli ambiti territoriali caratterizzati da differenti caratteri e condizioni di qualità paesaggistica*.

Per quanto attiene all'approccio strategico, questo ha implicazioni soprattutto attinenti ai rapporti fra il PUG in formazione e la pianificazione vigente e in corso di approvazione a livello comunale (dal piano generale ai piani esecutivi e di settore), nonché il quadro della programmazione e della progettazione in atto in ambito comunale. In coerenza con la DCC n. 37/2018 avente per oggetto "Piano Urbanistico Generale – Atto d'Indirizzo", con le pianificazioni e progettazioni in corso si sono sviluppati e continueranno a svilupparsi, nel corso della redazione del PUG, momenti di confronto e raccordo. In una prospettiva dinamica della pianificazione qual è quella sottesa all'approccio strategico, infatti, il PUG costituisce solo uno degli strumenti, per quanto particolarmente rilevante, di un processo che coinvolge attori e strumenti diversi volti a mettere in atto le prospettive condivise di tutela, riqualificazione e sviluppo del territorio comunale alla base dei diversi Documenti prodotti a partire dal Documento di riflessione urbanistica del 2003.

Questo metodo di lavoro è coerente con la dimensione "strategica" attribuita dal DRAG al PUG. Tale dimensione implica, infatti, un modo di pianificare che include fra le caratteristiche fondamentali dello strumento, oltre che la costruzione collettiva di una visione condivisa del futuro del territorio, l'"orientamento all'azione", cioè la capacità di rendere praticabili gli indirizzi pianificatori, anche in anticipazione rispetto all'approvazione del piano.

Più in particolare, l'approccio strategico, nell'accezione su richiamata, comporta, da un lato, il raccordo tra iniziative progettuali concentrate su specifici luoghi e quadri di riferimento generali; dall'altro, la promozione di interazioni tra i diversi soggetti territoriali, sia pubblici che privati. In quest'ottica, esso incide su due aspetti principali del processo di piano:

- il rapporto tra parte strutturale e parte programmatica, inducendo a "raccordare dinamicamente" gli obiettivi specifici di trasformazione previsti nella parte programmatica, che interessano il breve-medio periodo, con gli obiettivi generali della salvaguardia e valorizzazione delle componenti strutturali del territorio, oggi ben definite dal PPTR, cui si legano le grandi scelte di assetto di medio-lungo periodo. Questo "raccordo dinamico" può realizzarsi mediante accordi tra i diversi soggetti territoriali che, lasciando invariati gli obiettivi di lungo periodo, li traducano nel breve periodo in azioni specifiche concretamente fattibili;

- il rapporto tra piano e politiche urbane e territoriali: elemento cruciale affinché l'approccio strategico non si limiti a delineare una visione di futuro condivisa, ma comprenda la messa in opera delle iniziative che tale visione sostanziano, è la capacità di legare le previsioni del PUG alle opportunità offerte dagli strumenti di programmazione territoriale, che assumono rilevante importanza ai fini dell'operatività delle previsioni di piano, anche in vista delle risorse comunitarie relative al prossimo ciclo di programmazione 2020-2027 e al PNRR.

Il Comune di Mola di Bari è ormai da tempo coinvolto nell'attuazione di programmi che richiedono la capacità delle istituzioni pubbliche responsabili di esercitare funzione di impulso dei processi di trasformazione urbana, di esprimere un forte e coerente indirizzo strategico, e di attivare e/o rafforzare reti cooperative e sinergiche con altri attori: dall'esperienza del Programma di Iniziativa Comunitaria Urban ai "Mari tra le mura" finanziato nell'ambito del Bando regionale per i Sistemi Ambientali e Culturali (SAC), Piano di Azione Locale del GAL Sud-Est Barese, sino al più recente Programma Nazionale della Qualità dell'Abitare (PinQua). Tutti questi programmi loro volta assumono esplicitamente un orientamento strategico e sono basati proprio sul coinvolgimento di una pluralità di soggetti, locali e sovralocali, durante tutte le fasi della programmazione, dalla predisposizione del programma all'elaborazione dei criteri di selezione e delle modalità di presentazione dei progetti, dal finanziamento fino al controllo e alla valutazione degli interventi.

4 Prospettive di lavoro

Le prospettive di lavoro comprendono, in sintesi le seguenti principali attività:

- 1) Sviluppo del processo di partecipazione sociale alla formazione del PUG
- 2) Aggiornamento del Rapporto Ambientale nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica

In proposito, merita rilevare la necessità di svincolare la Valutazione Ambientale Strategica dalle anguste maglie dell'adempimento formale a un dettato di legge, per farle assumere un ruolo diverso. Questo deve fondarsi sulla consapevolezza che la prospettiva della transizione ecologica richiede lo sviluppo di politiche ambientali complessive, basate su dati scientificamente validi ed elaborati con metodologie rigorose, in grado di percepire e anticipare eventuali impatti positivi e negativi sui singoli aspetti ambientali, collocandoli in uno scenario di riferimento integrale. Affrontare le problematiche ambientali a tale livello di complessità è diventata un'esigenza prioritaria sia a livello politico che programmatico e gestionale per operare scelte e decisioni consapevoli, che richiede innanzitutto l'utilizzazione di strumenti in grado di superare l'analisi parziale e frammentaria delle informazioni ambientali.

Questa consapevolezza è alla base dell'Accordo di collaborazione ai sensi dell'art. 15 della L. 241/90 e s.m.i., fra Comune di Mola di Bari e DICATECh – Politecnico di Bari, "Attività di ricerca e innovazione nel campo delle strategie territoriali per la transizione ecologica e lo sviluppo sostenibile". Esso prevede:

- l'avanzamento delle conoscenze sul sistema socio-ecologico locale, incentrato sul territorio comunale di Mola di Bari e approfondito particolarmente in relazione alle connessioni con gli ecosistemi, le unità fisiografiche, gli ambiti di paesaggio e i sistemi locali del lavoro pertinenti;
 - l'implementazione di strumenti di gestione, elaborazione dinamica, condivisione e visualizzazione di dati territoriali e socioeconomici, con particolare riferimento alle piattaforme digitali collaborative; ricostruzione della rete di politiche pubbliche, piani, programmi e progetti che esplicano i loro effetti sul territorio comunale, secondo criteri di multilateralità e multifunzionalità;
 - l'avvio di un Living Lab sulla transizione ecologica – un laboratorio di ricerca e innovazione sulle politiche pubbliche inerenti alle strategie territoriali per la transizione ecologica e lo sviluppo sostenibile a Mola di Bari, ispirato al modello di open innovation e progettato per facilitare l'interazione creativa tra centri di ricerca, amministrazioni pubbliche, imprese e organizzazioni della società civile;
 - l'elaborazione, valutazione e accompagnamento alla prima attuazione di una strategia territoriale per la transizione ecologica e lo sviluppo sostenibile di Mola di Bari, generata attraverso l'approccio del Living lab e aperta alla partecipazione dei cittadini e di ogni soggetto interessato attraverso l'attivazione di un forum civico;
 - la progettazione e realizzazione di un sistema di valutazione e monitoraggio a supporto delle strutture amministrative comunali, degli operatori economici e delle organizzazioni della società civile, per promuovere la sintonia delle rispettive attività con la strategia territoriale per la transizione ecologica e lo sviluppo sostenibile (Manuale Urbano per la Transizione Ecologica).
- 3) Completamento del sistema delle conoscenze e affinamento dei quadri interpretativi costruiti e loro integrazione anche in relazione alle programmate iniziative di partecipazione
 - 4) Articolazione dei contenuti progettuali in previsioni strutturali e previsioni programmatiche

a) *Previsioni strutturali:*

- Conformazione del PUG strutturale alle previsioni del PPTR. Ai sensi dell'art.96 comma 2 delle NTA del PPTR, occorre:
 - o evidenziare la coerenza e la compatibilità del PUG con il quadro degli Obiettivi generali e specifici, di cui al Titolo IV; la normativa d'uso e gli obiettivi di qualità di cui alla sezione C1 della scheda di ambito di riferimento; gli indirizzi, le direttive, le prescrizioni, le misure di salvaguardia e utilizzazione e le linee guida di cui all'art. 6 "Disposizioni normative"; i Progetti Territoriali per il paesaggio regionale di cui al Titolo IV;
 - o esplicitare gli obiettivi del PUG in rapporto agli "obiettivi generali" e "specifici" di cui agli artt. 27-28 delle NTA;
 - o declinare alla scala comunale lo Scenario Strategico del PPTR, con particolare riguardo ai cinque Progetti Territoriali Regionali del PPTR (La Rete Ecologica regionale, il Patto Città Campagna anche in relazione all'Elaborato del PPTR 4.4.3 – Linee guida per il patto città-campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane, Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce in relazione all'Elaborato del PPTR 4.4.5 Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture, I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici);
 - o esplicitare la coerenza di progetti e azioni per il paesaggio previsti nel PUG con la normativa d'uso del PPTR prevista per le componenti di paesaggio nella sezione C2 delle schede d'ambito di riferimento.
- Definizione delle scelte strategiche di assetto finalizzate alla tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio, proiettate nel medio-lungo periodo, anche in coerenza con il PPTR per quanto attiene alle risorse paesaggistiche e a parte delle risorse ambientali, infrastrutturali e insediative.
- Definizione degli indirizzi e direttive per il PUG programmatico.

b) *Previsioni programmatiche*

- Previsioni di trasformazione tramite PUE (art. 9 comma 3 lett. a) L.R. 20/01)
 - o Arco temporale di validità
 - o Raccordo fra previsioni e concrete capacità operative locali
 - o Raccordo fra previsioni e concrete capacità operative locali (attuazione indiretta tramite uno o più PUE o attuazione indiretta mediante procedura selettiva)
- Previsioni relative alla gestione dell'esistente
 - o Disciplina avente durata a tempo indeterminato per le trasformazioni diffuse nei contesti ove non è prevista la redazione di un PUE, fondata sugli indirizzi del PUG/S
 - o Modalità attuative delle previsioni contenute nel PUG/P (attuazione diretta, attuazione diretta condizionata)
- Indicazione dei PUE di carattere settoriale o tematico che devono essere redatti nell'arco di validità dei vincoli urbanistici

- Definizione dei comparti urbanistici o altri meccanismi che consentano l'applicazione del principio della perequazione introdotto dall'art. 2 della L.R. 20/2001 e di quanto indicato nell'art. 14 della medesima legge
- Gli interventi da realizzarsi sulle invarianti strutturali, stabilendone le priorità in coerenza con la programmazione comunale e le risorse utilizzabili.

Il sistema delle conoscenze e i quadri interpretativi e le strategie di assetto territoriale inerenti alla redazione della parte strutturale del PUG (punto 3a), nelle more del completamento della formazione del PUG con la parte programmatica e della sua definitiva approvazione, potrebbero consentire di portare a compimento l'adeguamento del PRG vigente allo PPTR. Questo, ai fini dell'ottenimento del parere di compatibilità paesaggistica, ai sensi dell'art. 96 comma 1, lett. a), delle NTA del PPTR. I vantaggi di tale possibilità sono individuabili, oltre che nell'adempimento a un obbligo di legge sancito dal Codice dei Beni culturali e del Paesaggio nella possibilità di anticipare:

- il perseguimento degli obiettivi generali e specifici del PPTR, tesi a orientare le trasformazioni del territorio comunale verso la tutela, valorizzazione e riqualificazione del patrimonio paesaggistico avvalendosi degli strumenti previsti dal PPTR stesso;
- quanto previsto dall'art. 46, comma 5 del Codice, il quale prevede che il parere vincolante del Soprintendente sull'istanza di autorizzazione paesaggistica in relazione agli interventi da eseguirsi su immobili ed aree sottoposti a tutela, all'esito dell'approvazione delle prescrizioni d'uso dei beni paesaggistici tutelati, predisposte ai sensi degli articoli 140, comma 2, 141, comma 1, 141-bis e 143, comma 3, lettere b), c) e d) del Codice, nonché della positiva verifica da parte del Ministero su richiesta della regione interessata dell'avvenuto adeguamento degli strumenti urbanistici, assume natura obbligatoria non vincolante.