

**DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE**  
**(art. 3 dell'Allegato I.7 del D.Lgs. 36/2023)**

**INTERVENTO 1**

**RIQUALIFICAZIONE INTEGRATA DELLA FASCIA COSTIERA MOLFETTA NORD DA TORRE CALDERINA ALLA BASILICA DELLA MADONNA DEI MARTIRI. MEDIANTE INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA REGIONALE (PR) PUGLIA FESR-FSE+ 2021-2027. PRIORITÀ IX "SVILUPPO TERRITORIALE E URBANO" - AZIONE 9.1 "STRATEGIE URBANE" - PROCEDURA NEGOZIALE PER L'INDIVIDUAZIONE DI STRATEGIE URBANE TERRITORIALI E LA SELEZIONE DEI RELATIVI INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA (DGR N. 1618/2024).**

**1. INQUADRAMENTO**

**1.1 Contesto dell'intervento. Stato dei luoghi**

L'intervento di "Riqualificazione integrata della fascia costiera Molfetta nord da Torre Calderina alla Basilica della Madonna dei Martiri. mediante interventi di manutenzione straordinaria" si estende per circa 3,5 km lungo la fascia costiera meridionale del territorio comunale di Molfetta, in Provincia di Bari, Regione Puglia. Si sviluppa tra due poli di rilevante valore paesaggistico e culturale:

- a nord-ovest, Torre Calderina, torre costiera di avvistamento cinquecentesca;
- a sud-est, Cala San Giacomo, piccola insenatura naturale prossima al centro urbano di Molfetta.

L'area ricade integralmente nel territorio comunale di Molfetta, ma interessa ambiti con caratteristiche morfologiche, funzionali e ambientali diverse: zone naturali protette, aree agricole periurbane, tratti litoranei antropizzati, fino alla soglia della città compatta.

**1.2 Assetti urbanistici e pianificatori**

L'area è disciplinata da diversi strumenti urbanistici e normativi:

- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia: classifica ampi tratti del waterfront come area a tutela paesaggistica integrale, con presenza di elementi identitari del paesaggio costiero pugliese (torri, lame, macchia mediterranea).
- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Molfetta, che in parte destina l'area a "verde pubblico attrezzato", "fascia costiera di rispetto", "zone agricole costiere".
- Piano Comunale delle Coste (PCC), in corso di aggiornamento, che individua il tratto come ambito di interesse per interventi di recupero morfologico, valorizzazione turistica sostenibile, ricostituzione dell'equilibrio ecosistemico.
- Eventuali vincoli imposti dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, in ragione della presenza di beni storico-architettonici (Torre Calderina, potenziali preesistenze archeologiche lungo la costa).
- DPRU del comune di Molfetta.
- Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS).

**1.3 Caratteristiche morfologiche e ambientali**

Il tratto costiero presenta un'articolazione morfologica e ambientale variegata, che si riflette sulle modalità di intervento:

- Tratti rocciosi e scogliere basse, spesso soggetti a fenomeni erosivi.



- Lame e canali naturali che sfociano a mare, potenziali corridoi ecologici da valorizzare (es. Lama Cupa).
- Presenza di vegetazione litoranea e zone dunali residue, da tutelare e rigenerare.
- Alcuni tratti presentano degrado ambientale (rifiuti abbandonati, scarichi abusivi, insediamenti spontanei, erosione delle superfici pedonabili).
- Zone di valore panoramico, con visuali libere verso il mare aperto, di alto potenziale turistico.

#### **1.4 Presenza di beni culturali e paesaggistici**

Tra i beni più rilevanti nell'area figurano:

- Torre Calderina: costruzione costiera difensiva risalente al XVI secolo, di proprietà pubblica, recentemente oggetto di parziali interventi di restauro, ma non ancora inserita in un circuito stabile di valorizzazione.
- Muretti a secco, strutture rurali antiche e tracciati storici: testimonianze del paesaggio agrario costiero tradizionale, in parte compromessi ma recuperabili.
- Cala San Giacomo: piccola cala naturale in prossimità del centro urbano, importante sia per l'identità collettiva che come nodo di connessione tra centro storico e fascia costiera.

#### **1.5 Accessibilità e mobilità**

- La SS16 Adriatica corre parallelamente alla costa ma non garantisce una connessione diretta con il litorale in molti tratti, creando un effetto barriera.
- Le connessioni pedonali e ciclabili sono attualmente frammentarie o inesistenti.
- L'area è poco accessibile con i mezzi pubblici, soprattutto nella porzione tra Torre Calderina e Lama Cupa.
- Esiste una rete di sentieri informali, spesso tracciati abusivamente, utilizzati da escursionisti o da chi raggiunge il mare a piedi, privi di segnaletica, manutenzione o sicurezza.
- La fruizione risulta limitata, con ridotto uso da parte di anziani, persone con disabilità, famiglie o turisti.

#### **1.6 Stato di fatto e criticità**

- Assenza di una strategia unitaria per la valorizzazione del waterfront, che risulta segmentato e privo di continuità funzionale.
- Degrado fisico e ambientale in molti punti, con discariche abusive, pavimentazioni deteriorate, segnaletica assente o vandalizzata.
- Assenza di arredi urbani e spazi pubblici fruibili.
- Limitata presenza di verde attrezzato e assenza di servizi di supporto (illuminazione, servizi igienici, fontanelle, ombreggiature).
- Scarso presidio e controllo sociale dell'area, con conseguente insicurezza percepita.

#### **1.7 Potenzialità dell'intervento**

- Il tratto rappresenta un potenziale asse verde e blu di collegamento tra area rurale e centro urbano, tra patrimonio culturale e ambiente naturale.
- Può divenire parte di un itinerario cicloturistico costiero regionale, integrandosi con i percorsi EuroVelo e Ciclovía Adriatica.



- L'inserimento in un sistema di spazi pubblici continui e connessi (ciclabili, camminamenti, aree di sosta) permetterebbe la fruizione lenta e sostenibile.
- Valorizzazione in chiave turistica ed educativa, grazie alla presenza di elementi paesaggistici e storico-culturali.
- Possibilità di attivare processi partecipativi con la cittadinanza, le scuole, le associazioni ambientaliste e culturali.

## 2. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

### 2.1 Indicazione dei fabbisogni e Obiettivi della Strategia Urbana- Priorità IX. Funzioni da svolgere

L'Intervento, in sintesi, consente di soddisfare i seguenti specifici fabbisogni della Strategia Territoriale Urbana:

- FB01 - Creazione e miglioramento di infrastrutture per la mobilità sostenibile;
- FB02 - Potenziamento dei servizi pubblici lungo la fascia costiera;
- FB03 - Creazione di opportunità economiche legate al turismo sostenibile;
- FB06 - Favorire l'inclusione sociale nella rigenerazione e riqualificazione di spazi ed aree pubbliche.

L'intervento, altresì, è in linea con i seguenti Obiettivi della Strategia Territoriale Urbana:

- Obiettivo Strategico 1 (OS1) – Promuovere l'accessibilità e la fruizione della fascia costiera, in quanto permette di valorizzare e tutelare le risorse naturali del patrimonio costiero, garantendone che sia non solo accessibile a tutti, ma anche fruibile in modo sostenibile e responsabile.
- Obiettivo Strategico 3 (OS3) – Promuovere la mobilità urbana sostenibile, in quanto saranno realizzati percorsi pedonali e piste ciclabili, che mirano a ridurre l'impatto ambientale, migliorando al contempo la qualità della vita dei cittadini.

### 2.2 Obiettivi generali

L'intervento punta a rafforzare l'identità costiera del territorio, restituendo ai cittadini e ai turisti un itinerario culturale, naturalistico e spirituale di grande fascino, connettendo elementi di pregio ambientale e storico in un unico sistema di mobilità dolce e accessibile.

Il progetto rientra nel più ampio obiettivo strategico di rigenerazione urbana, valorizzazione del patrimonio costiero mediante interventi che si inquadrano nella manutenzione straordinaria della fascia costiera che va da Bisceglie, a Molfetta fino a Giovinazzo.

In particolare l'ampio scenario delle azioni pianificate dal Programma integrato per la tutela, il recupero e la valorizzazione della fascia costiera Bisceglie-Molfetta è promosso da Legambiente Puglia, e si sviluppa nell'ambito del processo partecipativo posto in atto dal Forum Agenda 21 per lo sviluppo sostenibile della Città di Molfetta (anche in concorso con la Rete Pugliese Città Sane-OMS), è recepito e fatto proprio dall'Agenda 21 locale come Programma tematico di azione ambientale (PTAA), che, a sua volta, secondo le intenzioni delle Amministrazioni Comunali di Bisceglie e Molfetta, fungerà da piattaforma per redigere uno specifico progetto integrato di paesaggio ai sensi dell'art. 21 delle NIA del PPTR.

### 2.3 Obiettivi specifici

Le scelte progettuali saranno guidate da criteri di sostenibilità ambientale, accessibilità universale e valorizzazione del patrimonio costiero, con interventi che garantiranno la tutela del paesaggio, la sicurezza dei fruitori e l'inclusione sociale. In particolare, l'intervento prevede:

- miglioramento della viabilità ciclopedonale, attraverso la creazione di un percorso ciclopedonale sicuro, integrati nel paesaggio e connessi alla rete urbana esistente;
- installazione di sistemi di illuminazione stradale intelligente, a basso consumo energetico, in grado di garantire sicurezza e rispetto dell'ambiente;
- gestione integrata dei rifiuti, mediante installazione di eco-isole, sistemi di raccolta;
- tutela e fruizione inclusiva della fascia costiera, con l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'implementazione di soluzioni accessibili anche per le persone con disabilità.

L'intervento di riqualificazione si propone di perseguire i seguenti obiettivi generali:

- Migliorare l'accessibilità e la fruibilità pubblica del litorale.
- Valorizzare gli elementi paesaggistici, naturalistici e storico-culturali (es. Torre Calderina).
- Promuovere la mobilità dolce e sostenibile (percorsi ciclopedonali).
- Rafforzare la resilienza del sistema costiero rispetto ai fenomeni di erosione e cambiamenti climatici.
- Incrementare la qualità urbana e ambientale, rendendo il waterfront attrattivo per cittadini e visitatori.
- Incentivare lo sviluppo economico legato al turismo lento, culturale e balneare.

#### **2.4. Funzioni da svolgere**

L'intervento dovrà prevedere funzioni coerenti con la vocazione del territorio, tra cui:

- Realizzazione di percorso ciclopedonale continuo e sicuro da Torre Calderina a Cala San Giacomo.
- Aree attrezzate per la sosta e la fruizione (belvedere, panchine, zone d'ombra, fontanelle).
- Punti informativi e segnaletica per la valorizzazione culturale e turistica.
- Interventi di mitigazione paesaggistica e recupero delle dune o della vegetazione autoctona.
- Infrastrutture leggere per la mobilità sostenibile (rastrelliere, stalli per monopattini, ecc.).
- Sistemi di illuminazione a basso impatto ambientale e energetico.
- Eventuali spazi per attività sportive, ludiche e ricreative all'aperto.

#### **2.5. Fabbisogni e esigenze da soddisfare**

- Accessibilità universale: percorsi fruibili anche da persone con disabilità.
- Sicurezza: adeguata illuminazione, pavimentazioni antiscivolo, parapetti nei tratti elevati.
- Compatibilità ambientale: utilizzo di materiali sostenibili, riduzione del consumo di suolo, tutela delle componenti naturalistiche.
- Tutela del patrimonio storico: salvaguardia e valorizzazione di Torre Calderina e di eventuali emergenze archeologiche.
- Manutenibilità: soluzioni costruttive e materiali che riducano i costi e gli interventi manutentivi.
- Partecipazione e accoglienza: spazi inclusivi, con attenzione al comfort e alla permanenza delle persone.

#### **2.6. Livelli di servizio da conseguire**

- Continuità e fruibilità del percorso ciclo-pedonale lungo l'intero tratto.
- Riduzione delle barriere architettoniche e paesaggistiche.
- Incremento della capacità attrattiva dell'area (es. flussi turistici, durata media della visita).
- Miglioramento dell'indice di copertura verde e della qualità dell'aria.
- Aumento del livello di soddisfazione dell'utenza (indagine post-realizzazione).

### 3. REQUISITI PRESTAZIONALI DI PROGETTO

- Pavimentazioni: resistenti, drenanti e antiscivolo.
- Arredi urbani: durevoli, ergonomici.
- Prevedere il confort urbano attraverso **almeno tre** tra le seguenti soluzioni:
  - ombreggiamento
  - ventilazione
  - riduzione dell'inquinamento dell'aria
  - rallentamento del deflusso superficiale
- Prevedere **almeno tre** tra i seguenti interventi
  - aree verdi e messa a dimora di alberi/alberature;
  - riduzione delle superfici asfaltate;
  - piccoli impianti sportivi e/o attrezzature per il tempo libero;
- utilizzo dei metodi di ingegneria naturalistica o "nature based solutions" tra i quali vi sono le foreste urbane per la progettazione dell'ambiente cittadino, promuovendo la creazione di tetti verdi, parchi, giardini, pareti verticali, arredo urbano verde al fine di creare città intelligenti. Per la realizzazione di piste ciclabili il progetto deve essere in grado di connettere la rete ciclabile a **almeno tre** dei seguenti punti strategici:
  - scuole e/o università
  - uffici pubblici
  - strutture sanitarie pubbliche
  - parchi pubblici
- Per la realizzazione di piste ciclabili il progetto deve essere in grado di connettere la rete ciclabile a **almeno tre** dei seguenti punti di interesse:
  - patrimonio costiero e/o quello dell'entroterra
  - patrimonio storico
  - aree naturali protette e/o della rete Natura 2000 (come da ultima ricognizione riportata nel PPTR approvato)
  - strade di valenza paesaggistica (come da ultima ricognizione riportata nel PPTR approvato)
- Illuminazione: impianti LED ad alta efficienza energetica, con ridotto inquinamento luminoso.
- Verde e paesaggio: utilizzo di specie autoctone, impianti a basso fabbisogno idrico.
- Percorsi: pendenze inferiori al 5%, larghezza minima di 2,50 m per ciclabile e 1,50 m per pedonale.
- Accessibilità digitale: QR code informativi, mappatura su app o portale comunale.

### 4. DESCRIZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI VALUTATE

Nell'ambito della fase preliminare, sono state analizzate diverse opzioni progettuali che rispondessero agli obiettivi di riqualificazione, sostenibilità e fruibilità del waterfront. Le principali alternative considerate sono:

- **Alternativa 1 – Intervento minimo:** limitato a manutenzioni ordinarie, consolidamento delle scogliere e pulizia delle aree, con pochi interventi infrastrutturali; bassa incidenza sui costi e impatto ambientale contenuto, ma risultati limitati in termini di qualità d'uso e attrattività;
- **Alternativa 2 – Riqualificazione integrata:** interventi di sistemazione delle aree degradate, creazione di percorsi pedonali e ciclabili, aree verdi attrezzate, arredo urbano e punti di sosta; maggiore investimento ma miglioramento complessivo della fruizione e valorizzazione paesaggistica;
- **Alternativa 3 – Progetto avanzato:** comprensivo di realizzazione di infrastrutture di supporto, parcheggi scambiatori, punti informativi, illuminazione artistica e soluzioni innovative per la gestione

ambientale; massimo impatto e costi elevati, con ampio coinvolgimento della comunità e potenziali ritorni turistici;

- **Alternativa 4 – Soluzione “green”:** focalizzata su sostenibilità ambientale, con interventi basati su materiali naturali, sistemi di drenaggio sostenibile, verde urbano esteso e interventi di mitigazione del rischio idrogeologico; possibili maggiori costi di gestione ma eccellenza in termini ambientali e sociali.

La valutazione delle alternative ha coinvolto aspetti tecnici, ambientali, economici e sociali, utilizzando indicatori multidimensionali per supportare la scelta progettuale finale. L'alternativa scelta è la n. 2, in quanto garantisce un equilibrio efficace tra costi, benefici e sostenibilità.

## **5. CRONOPROGRAMMA**

L'intervento è articolabile in **stralci funzionali**, ma l'obiettivo è realizzare l'intera opera in modo unitario. Il cronoprogramma si basa su una durata complessiva stimata di **36 mesi** suddivisa nelle seguenti fasi:

### **Fase 1 – Attività propedeutiche e progettazione**

- Affidamento dei servizi tecnici
- Rilievi topografici e ambientali
- PFTE e Progettazione esecutiva
- Richiesta e acquisizione pareri e autorizzazioni (Soprintendenza, Genio Civile, ecc.)

### **Fase 2 – Gara e affidamento lavori**

- Approvazione progetto esecutivo
- Pubblicazione gara e aggiudicazione
- Stipula contratto e consegna lavori

### **Fase 3 – Esecuzione lavori**

- Allestimento e messa in sicurezza del cantiere
- Realizzazione del percorso ciclopedonale
- Sistemazione delle aree verdi e vegetazione autoctona
- Installazione di arredi, pannelli informativi e segnaletica
- Recupero e valorizzazione di Torre Calderina (se previsto in questa fase)
- Connessioni con i punti di accesso urbani e parcheggi

### **Fase 4 – Collaudo, chiusura cantiere, consegna (1 mese)**

- Collaudo tecnico-amministrativo
- Verifica finale requisiti prestazionali
- Apertura al pubblico e comunicazione istituzionale

### **5.3. Obiettivo di ultimazione**

L'obiettivo è concludere i lavori e rendere fruibile l'intero intervento entro il **31 dicembre 2028** dalla stipula del contratto dei servizi di progettazione.

Questa previsione tiene conto delle complessità autorizzative legate alla tutela paesaggistica e culturale, ma rispetta i tempi medi previsti dai bandi finanziabili a valere sui fondi Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità IX “Sviluppo territoriale e urbano” - Azione 9.1 “Strategie urbane”.

## **6. ELENCO ELABORATI DA REDIGERE PER:**

**A) PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA (PFTE)**

**B) PROGETTO ESECUTIVO**

Considerazioni specifiche:

- Progetto: riqualificazione del waterfront di Molfetta da Torre Calderina a Cala San Giacomo.
- Finanziamento: Regione Puglia – Strategie Urbane Priorità IX – Azione 9.1.
- Termine massimo: 120 giorni dalla comunicazione di avvio per la consegna del progetto esecutivo.
- Necessaria particolare attenzione alle autorizzazioni ambientali e paesaggistiche.

## A) Progetto Di Fattibilità Tecnico-Economica (Pfte)

### A.1. RELAZIONI TECNICHE

- Relazione generale descrittiva dell'intervento e delle alternative valutate.
- Relazione paesaggistica (ai sensi del D.Lgs. 42/2004 – art. 146).
- Relazione ambientale preliminare (per verifica assoggettabilità a VINCA o VAS).
- Relazione geologica, geotecnica e idraulica preliminare.
- Relazione sul quadro normativo, vincoli e compatibilità urbanistico-paesaggistica.
- Relazione impatto sociale e sostenibilità ambientale.
- Relazione sulle interferenze (eventuali sottoservizi, vincoli, servitù).
- Piano preliminare di sicurezza e coordinamento (PSC).
- Relazione secondo lo schema di cui all'Allegato A6 di cui alla Comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali n. 4480 del 17/01/2025 della Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane" in cui si effettua la verifica climatica dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale.
- scheda di valutazione di conformità al principio DNSH di cui all'Allegato A7 di cui alla Comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali n. 4480 del 17/01/2025 della Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane" in cui si effettua la verifica climatica dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale.
- Elenco delle aree ricadenti nella rete di percorsi ciclabili e /o ciclopedonali oggetto di intervento, con indicazioni delle informazioni catastali (foglio, particelle, titolarità pubblica/privata).
- ***In caso di percorsi ricadenti in sede promiscua***, relazione tecnica specifica riportante le motivazioni delle scelte operate su tali strade con precipua indicazione delle informazioni sulle caratteristiche legate alle strade utilizzate, al fine di dimostrare la massima condizione di sicurezza dei pedoni e ciclisti (es: i dati di percorrenza giornaliera relativi a tali strade, lo stato fisico e manutentivo, il rilievo fotografico, la relativa sinottica di intervento afferente tali tratti ed ogni altra informazione utile a motivare la scelta e che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico).

### A.2. ELABORATI GRAFICI

- Inquadramento territoriale (scala 1:25.000 – 1:10.000) rappresentante tra l'altro la connessione dei tratti con i sistemi della mobilità urbana esistenti (eventuale integrazione dei percorsi ciclabili locali/provinciali/regionali con le stazioni/velostazioni/nodi/fermate ferroviarie/automobilistiche del TPL, aeroporti etc.), nonché il collegamento delle stazioni/fermate del trasporto pubblico locale (ferroviario ed automobilistico), delle velostazioni e degli aeroporti con i percorsi di ciclovie di interesse regionale/nazionale e degli eventuali punti di interessi presenti sull'area oggetto di intervento.
- Planimetria generale d'intervento (scala 1:2.000).
- Schemi funzionali e distributivi.

- Planimetrie e sezioni significative (1:500 – 1:200).
- Schede tipologiche per pavimentazioni, arredi, verde.
- Prime indicazioni di layout impiantistico e illuminotecnico.
- Shape file identificante il layout dell'opera in coordinate geografiche WGS84 (33Nord-ETRS89).

#### A.3. ELABORATI ECONOMICI

- Computo metrico estimativo.
- Quadro economico dell'intervento.
- Analisi dei costi parametrica e verifica di congruità.

Nella redazione del computo metrico estimativo e del conseguente quadro economico, si terrà conto dei seguenti limiti imposti dal Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane":

- le *spese di esproprio* e di acquisizione di terreni, in presenza della sussistenza di un nesso diretto fra l'acquisizione del terreno e l'infrastruttura da realizzare, sono ammissibili nel limite massimo del 10% delle spese ammissibili totali, secondo quanto disposto dall'art. 64, paragrafo 1, lett. b) del Reg. (UE) n. 1060/2021 e se conformi a quanto previsto dalla normativa nazionale vigente sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi strutturali di investimento europei (SIE);
- le spese per *l'adeguamento e/o la messa in sicurezza di tratti esistenti* di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali solo se funzionalmente connessi alla realizzazione dell'intervento, potranno essere riconosciute nella misura massima del 20% dell'importo dei lavori messi a base di gara per la realizzazione degli stessi;
- le spese per le *dotazioni delle aree di sosta* inserite all'interno della rete di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali (rastrelliere per la sosta di velocipedi e/o punti di ricarica per le bici elettriche e/o panchine e zone d'ombra, preferibilmente arboree, e/o fontanelle d'acqua) potranno essere riconosciute nella misura massima del 5% dell'importo dei lavori messi a base di gara per la realizzazione degli stessi.

#### A.4. CRONOPROGRAMMA E GESTIONE ATTUATIVA

- Cronoprogramma generale delle fasi.
- Stima tempi per progettazione, autorizzazioni, lavori.
- Piano di gestione delle fasi attuative.
- Piano di manutenzione (preliminare).

### **B) Progetto Esecutivo (dopo approvazione PFTE e in coerenza con esso)**

#### B.1. RELAZIONI TECNICHE

- Relazione generale dettagliata e aggiornata.
- Relazione tecnica e specialistica su strutture, impianti, sistemazioni a verde.
- Relazione paesaggistica definitiva.
- Relazione geologica, idraulica, geotecnica esecutiva.
- Relazione sul calcolo strutturale (se opere in cemento armato o acciaio).
- Piano di sicurezza e coordinamento (PSC – art. 100 D.Lgs. 81/08).
- Relazione sulla compatibilità ambientale (eventuale screening VInCA).
- Piano di manutenzione dell'opera e manuale d'uso.
- Piano di monitoraggio ambientale
- Piano delle indagini preventive sui sottoservizi.

- Relazione secondo lo schema di cui all'Allegato A6 di cui alla Comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali n. 4480 del 17/01/2025 della Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane" in cui si effettua la verifica climatica dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale.
- scheda di valutazione di conformità al principio DNSH di cui all'Allegato A7 di cui alla Comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali n. 4480 del 17/01/2025 della Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane" in cui si effettua la verifica climatica dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale.
- Elenco delle aree ricadenti nella rete di percorsi ciclabili e /o ciclopedonali oggetto di intervento, con indicazioni delle informazioni catastali (foglio, particelle, titolarità pubblica/privata).
- **In caso di percorsi ricadenti in sede promiscua**, relazione tecnica specifica riportante le motivazioni delle scelte operate su tali strade con precipua indicazione delle informazioni sulle caratteristiche legate alle strade utilizzate, al fine di dimostrare la massima condizione di sicurezza dei pedoni e ciclisti (es: i dati di percorrenza giornaliera relativi a tali strade, lo stato fisico e manutentivo, il rilievo fotografico, la relativa sinottica di intervento afferente tali tratti ed ogni altra informazione utile a motivare la scelta e che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico).

#### B.2. ELABORATI GRAFICI

- Inquadramento territoriale (scala 1:25.000 – 1:10.000) rappresentante tra l'altro la connessione dei tratti con i sistemi della mobilità urbana esistenti (eventuale integrazione dei percorsi ciclabili locali/provinciali/regionali con le stazioni/velostazioni/nodi/fermate ferroviarie/automobilistiche del TPL, aeroporti etc.), nonché il collegamento delle stazioni/fermate del trasporto pubblico locale (ferroviario ed automobilistico), delle velostazioni e degli aeroporti con i percorsi di ciclovie di interesse regionale/nazionale e degli eventuali punti di interessi presenti sull'area oggetto di intervento.
- Shape file identificante il layout dell'opera in coordinate geografiche WGS84 (33Nord-ETRS89).
- Elaborati architettonici esecutivi (planimetrie, sezioni, profili, dettagli – scala 1:100 / 1:50).
- Elaborati impiantistici (illuminazione, eventuali impianti smart).
- Particolari costruttivi (scala 1:20 – 1:10).
- Layout verde e arredo urbano esecutivo.
- Segnaletica e dispositivi di sicurezza.
- Elaborati per cantierizzazione.

#### B.3. ELABORATI ECONOMICI

- Computo metrico estimativo definitivo.
- Elenco prezzi unitari e analisi prezzi.
- Quadro economico aggiornato.
- Capitolato speciale d'appalto.
- Schema di contratto.
- Cronoprogramma esecutivo (Gantt dettagliato)

Nella redazione del computo metrico estimativo e del conseguente quadro economico, si terrà conto dei seguenti limiti imposti dal Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano" - Azione 9.1 "Strategie urbane":

- le *spese di esproprio* e di acquisizione di terreni, in presenza della sussistenza di un nesso diretto fra l'acquisizione del terreno e l'infrastruttura da realizzare, sono ammissibili nel limite massimo del 10%

delle spese ammissibili totali, secondo quanto disposto dall'art. 64, paragrafo 1, lett. b) del Reg. (UE) n. 1060/2021 e se conformi a quanto previsto dalla normativa nazionale vigente sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi strutturali di investimento europei (SIE);

- le spese per *l'adeguamento e/o la messa in sicurezza di tratti esistenti* di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali solo se funzionalmente connessi alla realizzazione dell'intervento, potranno essere riconosciute nella misura massima del 20% dell'importo dei lavori messi a base di gara per la realizzazione degli stessi;
- le spese per le *dotazioni delle aree di sosta* inserite all'interno della rete di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali (rastrelliere per la sosta di velocipedi e/o punti di ricarica per le bici elettriche e/o panchine e zone d'ombra, preferibilmente arboree, e/o fontanelle d'acqua) potranno essere riconosciute nella misura massima del 5% dell'importo dei lavori messi a base di gara per la realizzazione degli stessi.

## **7. AUTORIZZAZIONI, PARERI E ADEMPIMENTI NECESSARI**

### **7.1. Autorizzazione paesaggistica (ex art. 146 D.Lgs. 42/2004)**

- Obbligatoria per l'intera area (in ambito vincolato paesaggisticamente).
- Competenza: Soprintendenza SABAP per la Città Metropolitana di Bari.
- Richiesta: in fase di redazione del PFTE
- Termine massimo: 60 giorni, prorogabili a 90 in caso di integrazioni.

### **7.2. Parere del Comune di Molfetta – Ufficio Urbanistica**

- Verifica compatibilità con strumenti urbanistici e PPTR.
- Obbligatorio ai fini dell'adozione in Giunta.

### **7.3. Verifica assoggettabilità a VInCA (Valutazione Incidenza Ambientale)**

- L'area è potenzialmente interferente con siti della Rete Natura 2000.
- Richiesta: al Servizio VIA – Regione Puglia (entro 30 gg).

### **7.4. Verifica assoggettabilità a VAS (solo se impatta su strumenti urbanistici)**

- Di norma non necessaria per interventi coerenti e puntuali.

### **7.5. Richiesta nulla osta/occupazione demanio marittimo (se pertinente)**

- Se si interviene su aree demaniali (spiagge, scogliere).
- Competenza: Capitaneria di Porto e/o Comune.

---

## **8. NOTE OPERATIVE**

Il termine previsto per la consegna del Progetto esecutivo dell'intervento è pari a 120 giorni pertanto è consigliato:

Redigere il PFTE in 30 giorni massimo, anche in forma avanzata (PFTE integrato).  
Anticipare la richiesta di autorizzazioni (es. paesaggistica, VInCA) già durante la progettazione esecutiva.  
Lavorare con un team multidisciplinare integrato (urbanisti, paesaggisti, ingegneri, esperti ambientali).

## **9. LIMITI ECONOMICI DI SPESA E COPERTURA FINANZIARIA**

Copertura finanziaria: fondi PR PUGLIA 2021 – 2027 | Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano", Azioni 9.1 "Strategie urbane" e 9.2 "Interventi di miglioramento della capacità amministrativa" - Procedura negoziale per l'individuazione di Strategie urbane territoriali e dei relativi interventi di rigenerazione urbana (DGR n. 1618/2024).



L'importo complessivo dell'intervento è pari ad € 3.500.000,00 secondo il seguente quadro economico di spesa:

<b>PR PUGLIA FESR-FSE 2021-2027_PRIORITA' IX "Sviluppo territoriale urbano" - Azione 9.1</b>		
<b>QUADRO ECONOMICO</b>		
<b>Lavori</b>		<b>euro</b>
a.1	importo lavori	2.400.000,00
a.2	oneri della sicurezza	100.000,00
<b>A</b>	<b>Totale importo lavori</b>	<b>2.500.000,00</b>
<b>Somme a disposizione dell'Amministrazione</b>		
b.1	IVA su lavori 10%	250.000,00
<b>Spese tecniche</b>		
b.2	progettazione, CSP, CSE, D.LL., collaudo (oneri e IVA inclusi)	339.000,00
b.3	incentivi funzioni tecniche	50.000,00
b.4	espropri (5% di A)	125.000,00
b.5	permessi, autorizzazioni, oneri accessori	50.000,00
<b>Spese generali</b>		
b.6	spese tecniche espropri (oneri e IVA inclusi)	32.025,00
b.7	verifica progettazione	8.000,00
b.8	commissioni aggiudicatrici	5.000,00
b.9	Anac	660,00
b.10	Imprevisti e arrotondamenti	15.315,00
b.11	allacci a pubblici servizi	25.000,00
b.12	accantonamenti ex art 120 36/2023	100.000,00
<b>B</b>	<b>Totale somme a disposizione dell'Amministrazione</b>	<b>1.000.000,00</b>
<b>C</b>	<b>Totale Q.E.</b>	<b>3.500.000,00</b>

## 10. INDICAZIONE DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO

### 10.1 PROCEDURA AFFIDAMENTO SERVIZI TECNICI

Importo progettazione (redazione PFTE e Progetto Esecutivo): € 160.000,00 (arrotondati) oltre IVA e contributi previdenziali e procedura di affidamento, calcolato in base al D.M. 17/06.2016 come modificato dal D.Lgs. 36/2023 allegato I.13.

Ai sensi dell'art. 50, comma 1, lett. e), e dell'art. 141 del D.Lgs. n. 36/2023, la Stazione Appaltante intende procedere all'affidamento di servizi tecnici di ingegneria e architettura relativi alla redazione del PFTE e Progetto Esecutivo, previa pubblicazione di un avviso esplorativo per manifestazione di interesse, al fine di individuare i professionisti da invitare. Il criterio di scelta dei professionisti sarà l'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 108 c. 2 lett. b) del D.Lgs. 36/2023.

Normativa di riferimento:

- D.Lgs. 36/2023 – Codice dei contratti pubblici, in particolare:

- Art. 50, comma 1, lett. e): prevede la procedura negoziata per servizi e forniture sotto la soglia comunitaria;
- Art. 108 c. 2 lett. b) 2. il quale prevede che sono aggiudicati esclusivamente sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo;
- Allegato II.12 del Codice: stabilisce i criteri per l'affidamento dei servizi tecnici, ivi comprese le modalità di valutazione dell'offerta.
- Linee guida ANAC eventualmente applicabili e compatibili con il nuovo Codice (in attesa di aggiornamento completo al D.Lgs. 36/2023).

## 10.2 PROCEDURA AFFIDAMENTO DEI LAVORI

Importo Lavori € 2.500.000,00, oltre IVA, di cui € 100.000,00 per oo.ss.;

A seguito della conclusione dell'iter progettuale e della validazione del progetto esecutivo, la Stazione Appaltante procederà all'affidamento dei lavori relativi a "Riqualificazione integrata della fascia costiera Molfetta nord da Torre Calderina alla Basilica della Madonna dei Martiri. mediante interventi di manutenzione straordinaria" per un importo complessivo pari a € 2.500.000,00 oltre IVA, mediante procedura negoziata senza bando, ai sensi dell'art. 50, comma 1, lett. d), del D.Lgs. 36/2023.

In particolare:

- L'affidamento avverrà previa consultazione di almeno 10 operatori economici, ove sussistano in tale numero soggetti idonei, come previsto dal D.Lgs. 36/2023, art. 50, comma 1, lett. c) per lavori di importo compreso tra 1 milione e 5,382 milioni di euro (soglia UE).
- La selezione degli operatori da invitare sarà effettuata mediante apposita indagine di mercato o attingendo all'elenco degli operatori economici dell'Ente, secondo i principi di trasparenza, rotazione e parità di trattamento.

### Criterio di aggiudicazione:

- l'aggiudicazione avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, come previsto dall'art. 108 del D.Lgs. 36/2023.

### Normativa di riferimento:

- D.Lgs. 36/2023, in particolare:
  - Art. 50, comma 1, lett. c): procedura negoziata sotto soglia comunitaria;
  - Art. 108: offerta economicamente più vantaggiosa;
  - Art. 121 e ss.: affidamento dei contratti di lavori pubblici;
  - Allegati al Codice (es. II.1, II.2): documentazione tecnica e amministrativa per l'appalto;
  - Principi generali di trasparenza, concorrenza e rotazione (Art. 2).

### Indicazione del criterio di aggiudicazione

Ai sensi dell'art. 108 del D.Lgs. 36/2023, l'intervento sarà affidato con il seguente criterio:

### Criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (OEPV) basata sul miglior rapporto qualità/prezzo

Motivazioni:

- La natura complessa e integrata dell'intervento (ambito paesaggistico-costiero, storico, ambientale);
- Necessità di valutare attentamente la qualità tecnico-progettuale e le soluzioni migliorative (es. finiture, materiali ecosostenibili, manutenzione, fruibilità);
- Possibilità di prevedere premialità per il ricorso a materiali locali, tecniche a basso impatto ambientale, o per il potenziamento dell'accessibilità universale.

**Sub-criteri** tecnici e pesi saranno definiti nel disciplinare di gara, in coerenza con l'art. 108, co. 4 e con i principi dell'allegato II.2 del Codice.

#### **11. TIPOLOGIA DI CONTRATTO INDIVIDUATA PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO**

Ai sensi dell'art. 126 del D.Lgs. 36/2023, si prevede:

Contratto a corpo, eventualmente integrato da una parte a misura per lavorazioni soggette a variazione dipendenti da condizioni effettive non interamente prevedibili ex ante (es. movimenti terra, bonifiche o scavi archeologici, sistemazioni sottoservizi, ecc.).

La scelta di una prevalente contabilizzazione a corpo risponde a criteri di:

- determinazione certa del corrispettivo contrattuale,
- incentivazione all'efficienza esecutiva,
- riduzione di contenziosi.

Il computo metrico estimativo sarà redatto in forma mista (a corpo e a misura) solo per le lavorazioni.

Molfetta, 25/06/2025

il progettista

arch. Antonella Fatone

