



AUTORITÀ PORTUALE
DEL LEVANTE

Porti di Bari, Barletta, Monopoli



Città di Monopoli

AVVISO PUBBLICO PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN APPRODO TURISTICO PRESSO IL PORTO DI MONOPOLI

Proponente: Vela Club Monopoli
via Cristoforo Colombo 3
70043 Monopoli (BA)
CF 93387940727

Progettista: ing. Vincenzo Pepe
via Ugo La Malfa 28
70010 Capurso (BA)

relazione generale

INDICE

- A) Contenuto della relazione
- B) Elaborati grafici allegati
- C) Descrizione degli obiettivi dell'intervento proposto
- D) Ricognizione della pianificazione vigente
- E) Descrizione dei lavori da realizzare
- F) Motivazioni alla base della soluzione progettuale
- G) Fattibilità dell'intervento
- H) Indirizzi per la redazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo
- I) Cronoprogramma delle fasi attuative
- J) Indicazioni per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere
- K) Parametri sintetici dell'intervento

A) Contenuto della relazione

Il Vela Club Monopoli, in qualità di Associazione Sportiva senza scopi di lucro, avente come fini sociali l'attività ludica finalizzata alle pratiche sportive marine, ha manifestato la volontà di presentare una proposta progettuale per la realizzazione e gestione di un approdo turistico presso il molo Margherita del Porto di Monopoli. Tale proposta è da intendersi compatibile alle previsioni dello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale, integrandone i contenuti sulla scorta delle esigenze e finalità che il Vela Club Monopoli intende perseguire.

B) Elaborati grafici allegati

Costituiscono parte integrante della proposta progettuale i seguenti elaborati grafici di progetto preliminare, redatti secondo lo schema previsto dal D.M. 14 aprile 1968 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione:

tavola 01: Stalcio P.R.C.

tavola 02: Individuazione vincoli sovraordinati-Galasso

tavola 03: Stralci P.A.I.

tavola 04: Individuazione S.I.C., Z.P.S. e zone protette

tavola 05: Stralcio P.U.T.T./p ATD

tavola 06: Stralcio P.U.T.T./p ATE

tavola 07: Stralcio P.U.G./S

tavola 08: Stralcio P.U.G./P

tavola 09: Corografia del paraggio settori di traversia;

tavola 10: Planimetria di rilievo quote topografiche e batimetriche;

tavola 11: Planimetria di progetto_ Quote topografiche e batimetriche ed individuazione dell'area richiesta in concessione.

tavola 12: Planimetria di progetto_ Individuazione dei posti barca e parcheggi. Zonizzazione delle funzioni.

tavola 13: Planimetria di progetto_ Navigabilità. Indicazioni dei canali di ingresso ed evoluzioni interne.

tavola 14: Sezioni tipo dei pontili;

tavola 15: Progetto: ipotesi di recupero funzionale del corpo di fabbrica ubicato sul molo Margherita.

C) Descrizione degli obiettivi dell'intervento proposto

Il Vela Club di Monopoli propone all'Autorità Portuale del Levante e al Comune di Monopoli la realizzazione di un approdo turistico presso il Molo Margherita nel Porto della città, in modo da accrescere notevolmente l'offerta di carattere turistico, nell'ottica di una valorizzazione dell'infrastruttura portuale stessa nonché delle attività ad essa connesse.

L'intervento proposto andrà ad integrarsi con le diverse realtà presenti nello specchio d'acqua prospiciente il molo Margherita, ponendosi come valore aggiunto, evitando e risolvendo qualsiasi tipo di conflittualità con le attività legate alla pesca che storicamente contraddistinguono e costituiscono l'essenza del porto monopolitano.

La realizzazione dell'approdo in questione permetterebbe inoltre all'associazione proponente di poter essere riconosciuta dalla *FIV Federazione Italiana Vela* (*prerogativa essenziale è quella di essere dotati di almeno un approdo avente mezzi idonei per l'imbarco e sbarco nella totale sicurezza*), con notevoli ripercussioni positive circa lo svolgimento delle attività specifiche del Vela Club (corsi di vela a livello ludico amatoriale ed agonistico tenuti da istruttori federali; corsi di vela per persone disabili o diversamente abili; sport acquatici in genere; escursioni diurne e notturne con imbarcazioni a vela e/o a motore; assistenza alle imbarcazioni degli iscritti) e potenziando l'importante attività di collaborazione con le istituzioni preposte per sviluppare e garantire la sicurezza in mare.

D) Ricognizione della pianificazione vigente

La prima fase di stesura di tale proposta ha riguardato, oltre all'analisi dettagliata dello studio di fattibilità commissionato dall'Autorità Portuale, una ricognizione della pianificazione vigente, al fine di evincere la presenza di eventuali vincoli di carattere paesistico ambientale o di altra natura, norme che disciplinano gli interventi oggetto della presente proposta nell'area portuale in questione.

Nella tavola 01 è stato riportato uno stralcio del P.R.C. (Piano Regionale delle Coste) dal quale si evince che l'area portuale in prossimità del molo Margherita presenta un livello di criticità e sensibilità ambientale di tipo C3-S3, per cui non sono previste particolari restrizioni d'uso, potendo essere rilasciate concessioni demaniali senza particolari prescrizioni rivenienti dalla classificazione dei diversi livelli di criticità e sensibilità ambientale (*art. 6.2.9 delle NTA del PRC*).

Nelle successive tavole è stata messa in evidenza sia l'assenza di vincoli sovraordinati Galasso (*Legge 431/1985*; vedere tavola 02), sia l'assenza di ambiti vincolati dal PUTT/p e dal Piano di Assetto Idrogeomorfologico (P.A.I.). La ricognizione ha inoltre permesso di rilevare che l'area di intervento non è classificata come sito di importanza comunitaria (S.I.C. a mare), zona a protezione speciale (Z.P.S.) o zona protetta (vedere tavola 04).

Analizzando la pianificazione a livello comunale emerge come il PUG di Monopoli affidi al porto un ruolo strategico, prevedendo il rafforzamento delle funzioni commerciali, peschereccia, di trasporto passeggeri, confermandone il ruolo di elemento chiave per la valorizzazione turistica della città antica (incentivata dalle norme di riferimento che ne dettano le modalità di intervento), attraverso il mantenimento di una quota di attività diportistica legata alla possibilità di attracco nel porto storico e di visita del borgo antico.

Gli articoli 14 delle NTA PUG/S e 26 NTA PUG/P relative ai sottoambiti per la riqualificazione urbana e le attività portuali, sottolineano l'obiettivo di garantire lo

sviluppo delle attività commerciali e turistiche del porto, realizzando un nuovo spazio urbano pubblico integrato da funzioni commerciali, culturali e pubbliche.

Appare quindi evidente come la proposta di realizzazione di un approdo turistico che viene qui presentata sia compatibile con la strumentazione urbanistica vigente.

E) Descrizione dei lavori da realizzare

La proposta progettuale risponde alle esigenze di ormeggiare le imbarcazioni dei soci del Vela Club, offrendo altresì disponibilità di ormeggio ai diportisti di transito, in misura del 10% dei posti barca totali secondo le disposizioni previste dall'articolo 10 del Disegno di legge N. 1404 (*Accosti per le unità in transito*)¹.

Rispetto agli schemi presentati nello studio di fattibilità, dai quali si evince che il pontile fisso si sviluppa in adiacenza per la quasi totalità del molo Margherita, la presente proposta progettuale intende riconfigurare tale schema, interrompendo il pontile fisso di nuova realizzazione in prossimità dello spigolo in corrispondenza del Castello Carlo V (vedere tavola 12 in allegato).

Tale accorgimento consentirà infatti ai pescherecci che stabilmente ormeggiano lungo la parte sud del molo Margherita di conservare le attuali postazioni, riducendo al minimo interferenze ed intralci a tutti coloro che operano nel settore della pesca (settore di storica importanza per la realtà economica monopolitana; nella zona in questione si contano infatti stabilmente nove pescherecci, oltre a numerose imbarcazioni dotate di regolare licenza per pesca e gozzi).

1. I concessionari dei porti e degli approdi turistici devono permanentemente riservare tratti di banchina per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio, per la durata massima di settantadue ore, rinnovabili per un ulteriore periodo di pari durata nei casi di avaria all'unità, salvo che la permanenza oltre tali termini non sia giustificata da ragioni di sicurezza della navigazione. Nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno il numero degli accosti riservati al transito è determinato nel 10 per cento dei posti barca disponibili, con un minimo di dieci accosti per i porti e gli approdi fino a 250 posti barca.

AVISO PUBBLICO PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN APPRODO TURISTICO PRESSO IL PORTO DI
MONOPOLI

Proponente: VELA CLUB MONOPOLI_ via C. Colombo 3, 70043 Monopoli (BA)



Immagine 1 e 2_ Pescaieci e barche dotate di licenza di pesca che ormeggiano lungo il tronco sud del molo Margherita. La proposta progettuale non stravolge tale configurazione, cercando di preservare e tutelare le attività della pesca ed ad essa connesse.

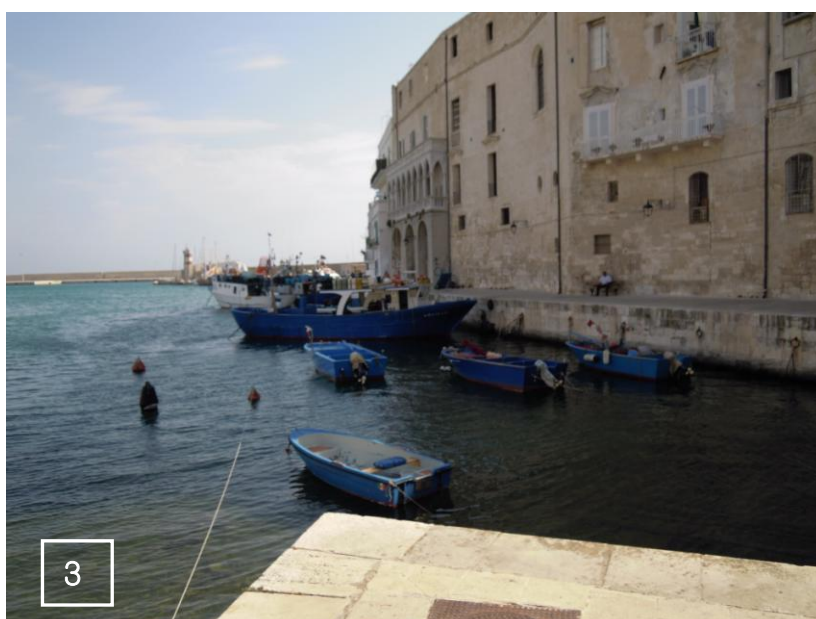


Immagine 3_ Altre imbarcazioni che ormeggiano lungo il tronco sud del molo Margherita.

Dal punto di vista funzionale il progetto prevede la realizzazione di un totale di 115 posti per imbarcazioni e, nello specifico:

- 65 posti per imbarcazioni dim. 2,50 x 8,50 m;
- 36 posti per imbarcazioni dim. 4,50 x 13,00 m;
- 14 posti per imbarcazioni dim. 6,00 x 21,00 m.

Da un punto di vista costruttivo l'opera si compone di un pontile fisso a cui si attestano tre moli di tipo galleggiante. Questi ultimi saranno in elementi modulari, con telaio portante in profilati di acciaio saldati, zincati a caldo secondo la norma UNI 5744, piano di calpestio in doghe di legno esotico pregiato tipo Yellow Baiau, canalette di alloggiamento degli impianti e relativi pannelli di copertura in legno Yellow Baiau, parabordi continui in legno con sovrapposti parabordi in gomma sui lati e sulla testata del pontile finito. Tali pontili saranno dotati di galleggianti in cassoni di calcestruzzo armato, additivato con fibre sintetiche nucleo in polistirolo espanso a cellula chiusa ed ancorati al fondale mediante corpi morti in calcestruzzo R 200 debolmente armato con acciaio Feb32K, completi di golfari per l'ancoraggio delle catene.

Il pontile fisso sarà ancorato al molo Margherita mediante struttura di sostegno in acciaio zincato a caldo ed avrà piano di calpestio in doghe di legno. Saranno installate passerelle di collegamento ai pontili galleggianti, oltre a cavi di tenuta e molle di smorzamento in corrispondenza di detti collegamenti di accesso (vedere tavola 14 in allegato).

In corrispondenza del vertice nord della banchina della Solfatara è prevista la realizzazione di un distributore di carburanti per natanti, dotato di pontile mobile e galleggianti da posizionarsi a protezione delle imbarcazioni in fase di rifornimento, in modo da scongiurare il pericolo sversamento di carburanti in mare. Presso tale distributore sarà inoltre consentito lo svuotamento delle acque nere provenienti dalle imbarcazioni attraverso un terminale di aspirazione scarichi.

Saranno realizzate le reti tecnologiche a servizio degli impianti a uso delle imbarcazioni da ubicare sui pontili e, nello specifico, la realizzazione dell'impianto elettrico con posa in opera di colonnine a servizio da 1 a 4 posti barca oltre che realizzazione di doppio impianto idrico (per acqua potabile e non) con posa in opera di un rubinetto per ogni posto barca avente lunghezza maggiore di 8,50 mt e un rubinetto per ogni due posti barca della lunghezza inferiore a 8,50 mt. È prevista inoltre la possibilità di accesso internet tramite dispositivi wi-fi, integrati dai sistemi per la visione dei canali della tv satellitare.

Per consentire la raccolta differenziata dei rifiuti si porranno in opera tre isole ecologiche, opportunamente schermate, a contenimento dei cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi della capacità di 1,5 mc.

L'edificio attualmente adibito a Ufficio Circondariale Marittimo sarà oggetto di ristrutturazione al fine di adibirlo a punto logistico per le attività dell'associazione velistica. In particolare all'interno saranno collocati un ufficio informazioni-accoglienza diportisti nel quale sarà installata una stazione meteo, un locale deposito per attrezzature varie (cime, ormeggi etc.), una sala riunioni, locali igienici, comprensivi di docce e bagno per disabili ed un punto di ristorazione automatica.

In analogia a quanto previsto nello studio di fattibilità, all'esterno dell'edificio sarà realizzato un pergolato in legno sorretto da pilastri in pietra (vedere tavola 15), (opera da sottoporre a parere da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici competente). In corrispondenza dello spigolo del castello Carlo V saranno disposte tre fioriere che impediranno alle automobili di accedere al transito lungo il molo Margherita, evitando in tal modo che l'area in oggetto continui ad essere adibita a parcheggio selvaggio.

L'intera area di intervento sarà coperta da una rete antincendio, con dislocazione di idrati a carrello lungo i pontili e da un sistema di videosorveglianza a circuito chiuso.

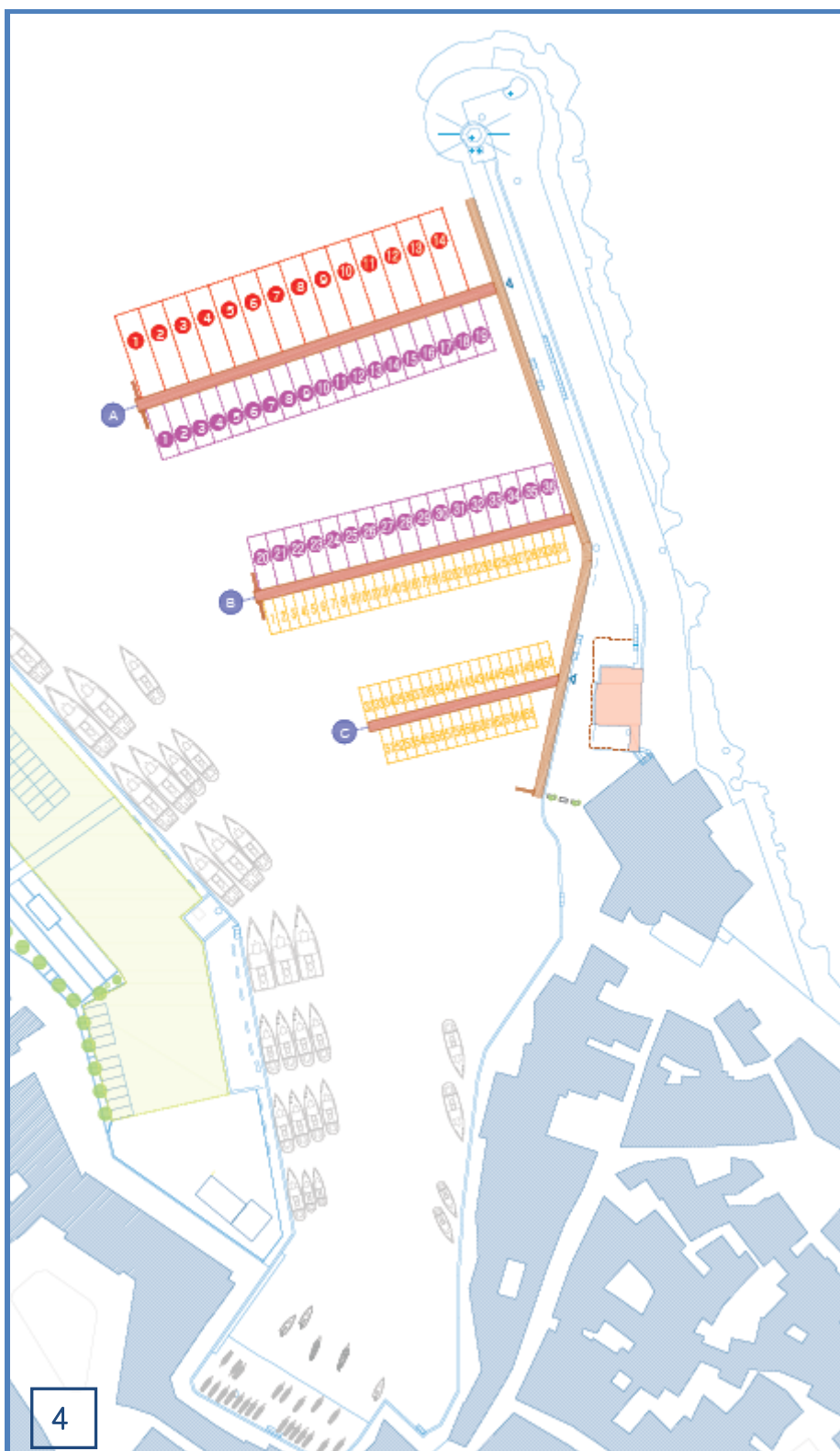


Figura 4_stralcio della tavola 12 di progetto

F) Motivazioni alla base della soluzione scelta progettuale

La realizzazione dell'approdo turistico potenzierà il ruolo del molo Margherita facendo leva sulla sinergia con le attività pescherecce, favorendo una migliore fruizione dei luoghi. Si ritiene infatti che l'approdo turistico possa integrarsi con il contesto del centro storico, divenendone un nuovo accesso nell'ottica della valorizzazione turistica della città, nel rispetto dell'identità dei luoghi e delle attività marinare che storicamente ne hanno caratterizzato gli aspetti e rispondendo alla domanda di risorse per il diporto nautico.

La soluzione progettuale individuata è rafforzata da molteplici aspetti, già delineati nello studio di fattibilità, in relazione alla conformazione del porto monopolitano, alle differenti tipologie di usi, alla presenza in prossimità del molo Margherita di importanti architetture di pregio (si pensi al Palazzo Martinelli ed al Castello Carlo V), alla possibilità di creare una nuova porta di ingresso alla città dal mare, aumentandone l'attrattività turistica e consentendo al contempo al proponente di avere una "base operativa" tale da consentire un'idoneo svolgimento delle attività velistiche.

Si vuole inoltre qui sottolineare come l'intervento presenti caratteristiche poco impattanti sotto il profilo visivo, trattandosi di strutture che, per natura costruttiva e materica, si integrano nel contesto in questione.

G) Fattibilità dell'intervento

La fattibilità dell'intervento è confermata a seguito dei risultati delle ricognizioni già descritte al punto D), dai quali è emerso che non vi è presenza di alcun vincolo di natura paesistica, ambientale, archeologica o di altra natura sull'area oggetto di intervento.

H) Indirizzi per la redazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo.

Le fasi progettuali successive alla presente fase preliminare devono prevedere lo sviluppo del progetto definitivo ed esecutivo, che dovranno contenere, in linea di massima, i seguenti documenti:

- Verifica delle soluzioni proposte nella fase preliminare;
- Valutazione delle lavorazioni in funzione dei costi, delle risorse e del mantenimento in alto livello di qualità progettuale e di conseguenza realizzativa;
- Redazione del progetto definitivo;
- Redazione del progetto esecutivo;

Il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare, conterrà tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima comprendendo, in particolare, adeguati approfondimenti sul modello meteo marino e su materiali e soluzioni tecniche da utilizzare rispetto a quanto già previsto nel progetto preliminare.

Si ritiene inoltre opportuna l'attivazione di confronti costruttivi con le categorie interessate, finalizzati al superamento di criticità legate alle potenziali conflittualità che possono scaturire da scelte che potrebbero modificare alcuni equilibri consolidati nel tempo (si pensi allo stato dei luoghi, all'uso ed all'identità degli stessi). Tale confronto con le categorie interessate appare ancor più utile al fine di potenziare la sinergia tra la proposta di approdo turistico e le attività pescherecce esistenti.

Per quanto attiene la gestione delle opere, sarà opportuno elaborare un apposito Piano di monitoraggio e manutenzione che costituisce parte integrante del progetto definitivo, avendo per oggetto la definizione delle modalità operative e dei tempi per l'effettuazione del monitoraggio e della manutenzione programmata delle opere civili e degli impianti tecnologici realizzati durante il periodo di concessione richiesto, contenendo indicazioni circa le modalità attraverso cui

garantire nel tempo una immutata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura nel suo complesso e nei suoi elementi costitutivi, nel rispetto dell'ambiente.

I) Cronoprogramma delle fasi attuative

CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI										
LAVORAZIONI		MESI LAVORATIVI								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Installazione del cantiere	■								
2	Bonifica preventiva di fondo marino	■								
3	Ristrutturazione dei locali esistenti sul Molo Margherita		■							
4	Fornitura e realizzazione delle reti tecnologiche a servizio sia dei locali a terra che degli impianti a uso delle imbarcazioni da ubicare sui pontili		■							
5	Fornitura e posa in opera di pontile fisso			■	■	■				
6	Fornitura e posa in opera di pontile galleggiante						■	■		
7	Fornitura e posa in opera di parapetto di delimitazione							■		
8	Fornitura e posa in opera di erogatore a 2 utenze acqua/luce								■	
9	Fornitura e posa in opera di cassetta completa esterna con idrante (secondo la norma UNI EN 671-2) , UNI 45 o UNI 70								■	
10	Realizzazione di isole ecologiche per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi								■	
11	Costruzione dell'area di bunkeraggio Banchina della Solfatara						■	■	■	
12	Dismissione del cantiere									■

J) Indicazioni per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere.

Lo studio di fattibilità ben descrive il sistema di accessibilità urbana all'area portuale, individuando alcune infrastrutture viarie che nel tempo hanno garantito la possibilità di un collegamento sufficientemente rapido fra il porto stesso e le principali strade extraurbane. Queste ultime sono rappresentate dalla SS16

“adriatica” e dalle strade radiali di collegamento con i comuni contermini (strade Monopoli–Conversano, Monopoli–Castellana, Monopoli–Alberobello).

In ambito urbano, la più importante e diretta strada di collegamento con il porto è l’asse che dal porto si dirama lungo Cala Batteria prima e Cala Fontanelle dopo, costeggiando la zona della cantieristica e, a seguire, lo stabilimento Italcementi, per proseguire su via Fiume, correndo lungo il fianco orientale dello stadio e subito dopo lungo via Marina del Mondo fino alla deviazione – all’altezza di Cala Susca – verso via Cesare Beccaria, per immettersi su via Vittorio Veneto e di qui su viale Aldo Moro; su quest’ultimo asse stradale si innestano, infine, tutte le principali strade extraurbane su richiamate.

Nell’ambito di questa analisi è necessario tenere in considerazione il sottodimensionamento degli spazi riservati al parcheggio dei veicoli privati. La Banchina della Solfatara, che sino ad oggi ha assolto in gran parte questa funzionalità, è interessata da un intervento di riqualificazione che mira ad assegnarle un ruolo diverso e comunque di tipo prevalentemente pedonale. Solo la parte più settentrionale della Banchina potrà essere infatti utilizzata a parcheggio, con una previsione progettuale di circa 80 posti auto.

A questi parcheggi vanno sommati quelli realizzati in alcune aree comprese nel P.I.R.P. dell’area SICIE, contigue al Molo di Tramontana, lungo il tratto di collegamento con via Giuseppe Ungaretti), a loro volta dimensionate per circa 200 posti auto, per un totale quindi, di circa 280 posti auto.

In prospettiva sarà computabile un ulteriore spazio potenzialmente utilizzabile a parcheggio e per il quale sono state già prodotte soluzioni progettuali (area compresa fra Cala Batteria e Cala Fontanelle, dimensionata per circa 250 posti auto).

In ogni caso si tratta di una offerta di dotazione di parcheggi insufficiente soprattutto se valutata in relazione alle esigenze determinate dal carico insediativo della città antica, a cui è necessario rispondere adeguatamente.

Il proponente, di concerto con l'amministrazione comunale, è disponibile ad individuare soluzioni che possano migliorare la fruibilità dell'approdo turistico da realizzare (si pensi ad esempio al potenziamento delle linee di bus navetta che collegano i parcheggi della zona "Copa-Cabana" con Porta Vecchia all'ingresso del centro storico). Contestualmente il Club della Vela intende dotarsi di auto elettrica adibita al trasporto di persone, persone disabili, trasporto merci, ambulanza, a servizio di tutti coloro che, arrivando con automobili presso la banchina della Solfatara o aree a parcheggio attigue, vogliono fruire dell'approdo turistico in questione.

Si ritiene inoltre che un intervento auspicabile sarebbe quello relativo alla realizzazione di un punto di bici-sharing, da collocarsi in prossimità dell'edificio che si intende riutilizzare, già descritto al paragrafo E), al fine di promuovere una mobilità leggera, eco-sostenibile e a costi contenuti.

L) Parametri sintetici dell'intervento

Specchio d'acqua interessato dall'intervento: 10.780 mq.

Superficie aree a terra: 120 mq. circa (spazi per servizi all'interno dell'edificio attualmente adibito ad Ufficio Circondariale Marittimo e da ristrutturare).

Posti barca previsti: n.115.

Pontili fissi previsti: circa 155 ml. di lunghezza, 2,20 m di larghezza.

Pontili galleggianti previsti: n° 3.

Mini finger previsti: n° 5.

Opera di bunkeraggio per distributore carburanti per natanti in corrispondenza del vertice nord della banchina della Solfatara.

Monopoli, 26/07/2012

Ing. Vincenzo Pepe