

INDICE

Premessa

a) Descrizione dei lavori da realizzare

b) Motivazioni alla base della soluzione scelta da un punto di vista

localizzativo,

funzionale,

in relazione alle caratteristiche e alle finalita' dell'intervento,

in riferimento ad altre possibili soluzioni.

c) Fattibilita' dell'intervento

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

e) Cronoprogramma delle fasi attuative

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

g) Parametri sintetici dell'intervento

Premessa

La presente relazione riprende, aggiorna ed integra i dati, le informazioni e le previsioni dello studio di fattibilità messo a disposizione dall'Autorità Portuale per l'elaborazione della proposta di realizzazione di un approdo turistico presso il molo Margherita del Porto di Monopoli, in funzione delle attuali condizioni dei luoghi e degli obiettivi di sviluppo delle attività diportistiche.

a) Descrizione dei lavori da realizzare

Lo stato della pianificazione vigente

Rispetto alla situazione analizzata nello studio di fattibilità, il piano di sviluppo della portualità turistica regionale redatto da Invitalia è rimasto invariato. Esso ha delineato un programma organico della portualità turistica della stessa Regione.

Le indicazioni contenute nello studio consentono di inquadrare l'approdo turistico del porto di Monopoli nel più ampio contesto territoriale della regione. Il porto di Monopoli rientra pertanto nel sistema della portualità turistica regionale di primo livello e fa parte dell'Ambito n.3 – Barese, il cui Porto Pivot è quello di Bari; nell'Ambito n.3 il porto di Monopoli è classificato come porto di primo livello, unitamente al porto di Mola di Bari.

A livello comunale, il Piano Urbanistico Generale è stato approvato definitivamente con Delibera C.C. 2010 - Approvazione P.U.G.- pubblicata sul B.U.R.P. n. 167 del 4 novembre 2010.

Dalla Relazione, dai Verbali della Conferenza di Servizi conclusiva emerge chiaro il ruolo ampio, complesso ed integrato affidato dal piano al Porto esistente, per il quale si prevede il rafforzamento delle funzioni commerciali, peschereccia, di trasporto passeggeri e 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 (ovviamente inferiore rispetto a quella prevista per il nuovo

porto turistico) legata alla possibilità di attracco nel porto storico e di visita del borgo antico.

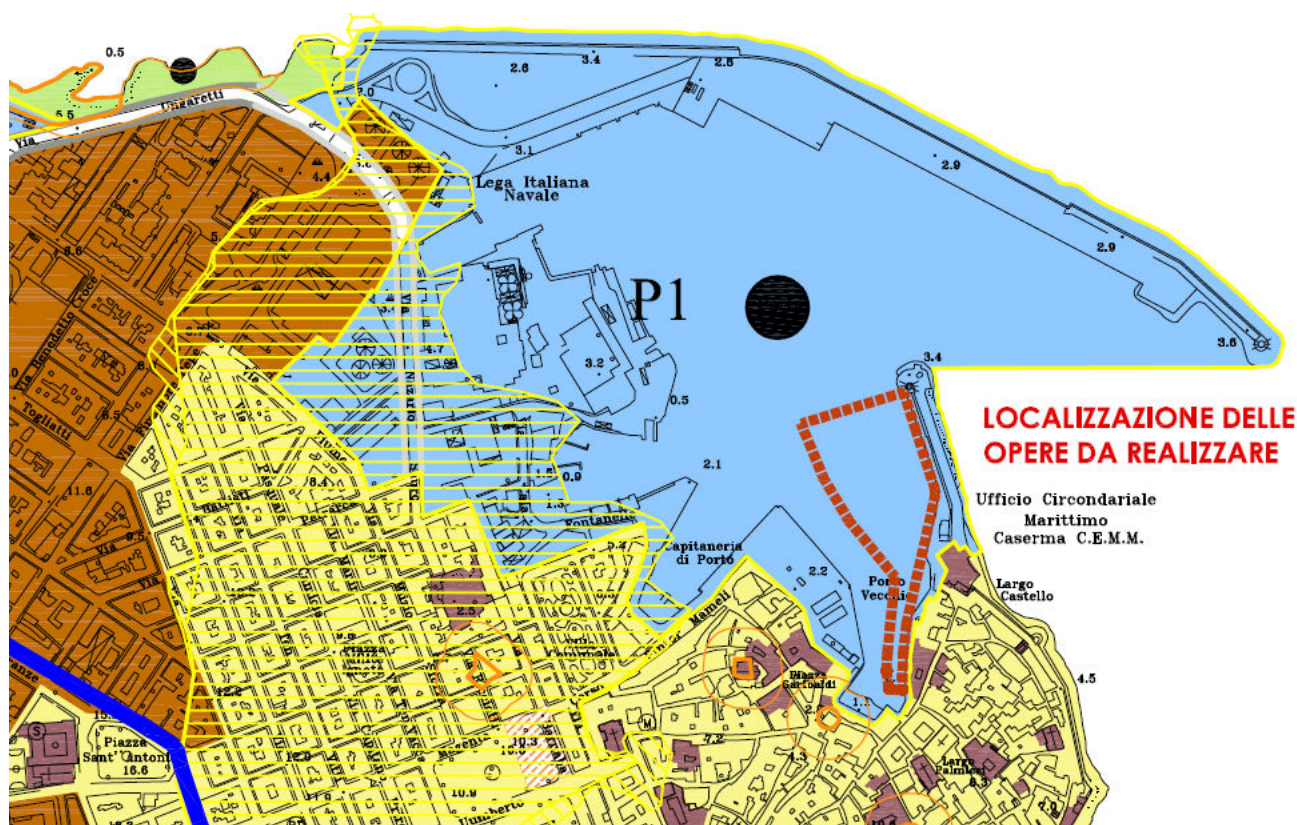


Figura 1. Stralcio tavola progetto preliminare IU 01a - Previsioni PUG strutturale vigente (PUG/S). Occorre notare che fino alla fine del 2010 il centro storico e quindi anche il porto erano interessati da vincolo PAI, rimosso dalla stessa AdB a seguito di lavori effettuati da privati sulla cava Liuzzi. Pertanto allo stato attuale nessun vincolo ricognitivo di natura paesaggistica ed ambientale sussiste sulla zona (nelle tavole di inquadramento urbanistico allegate al progetto preliminare si evidenzia l'assenza di ambiti vincolati dal PUTT/p, da SIC a mare). L'unica tutela presente rimane quella relativa al contesto storico di cui il porto fa parte (ex zona territoriale omogenea di tipo A) ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Infatti, le norme previste per il Sottoambito di Riquilificazione urbana per l'Interazione tra la Città e il Porto (art. 14 NTA PUG/S, art. 26 NTA PUG/P) prevedono la possibilità di integrare strutture ricettive a destinazioni d'uso terziarie, commerciali, produttive e residenziali, in un'ottica di complessiva riquilificazione ottenuta attraverso il recupero delle aree dismesse e la loro sostituzione con tessuti edilizi nuovi integrati dalla presenza di molteplici funzioni urbane e attraverso la densificazione delle forme urbane nel contesto territoriale di maggiore rilevanza strategica del PUG.

Coerentemente a quanto affermato fin ora, allo stato attuale delle conoscenze, è stato presentato uno schema di assetto complessivo dell'Ambito portuale P1 del PUG di Monopoli dalla società Italcementi spa che prevede anche la realizzazione di strutture

rilasciate concessioni demaniali, senza particolari prescrizioni rivenienti dalla classificazione dei diversi livelli di criticità e sensibilità ambientale.

Pertanto allo stato attuale nessun vincolo ricognitivo di natura paesaggistica ed ambientale sussiste sulla zona. L'unica tutela presente rimane quella relativa al contesto storico, ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Gli obiettivi

L'intervento che si propone all'Autorità Portuale del Levante (Porti di Bari, Barletta e Monopoli) e al Comune di Monopoli, intende promuovere la realizzazione di un approdo turistico presso il Molo Margherita nel Porto della città.

La realizzazione dell'approdo turistico mira a coniugare nuove opportunità di sviluppo e di valorizzazione del territorio con la valenza storico-ambientale dei luoghi, valenza che trova nella città antica di Monopoli e, più in generale, del territorio del sud-est barese che gravita sulla città (il territorio dei "trulli e delle grotte"), fertile campo di sperimentazione per promuovere una competitività in chiave turistica destinata a crescere nel futuro, proprio in ragione delle specificità storico-ambientale del contesto.

La scelta progettuale di realizzare un approdo turistico presso il molo ottocentesco, nel cuore della città antica, mira ad assegnare all'intervento un ruolo di centralità, vero e proprio polo di attrazione a livello urbano.

Nel promuovere la funzionalità turistica si mira altresì al mantenimento delle diverse attività portuali presenti nello specchio d'acqua; si intende in particolare evitare qualsiasi conflittualità con le attività legate alla pesca, razionalizzando le modalità di ormeggio delle imbarcazioni da pesca col sistema a pacchetto (sistema, peraltro, già ampiamente praticato) lungo la Banchina della Solfatara (la soluzione progettuale non riduce, infatti, il numero di posti barca riservati alle imbarcazioni da pesca, ma ne prevede una razionale ricollocazione così come riportato nell'elaborato grafico progettuale) e garantendo spazi adeguati per la manovrabilità.

Infine, il progetto di un approdo turistico nel porto antico intende valorizzare la consistente presenza di pescherecci, favorendo le attività di guida e fruizione della costa

da parte dei pescatori di Monopoli ai diportisti che per la prima volta salperanno le acque del porto, in una sinergia tra attività diverse ma complementari.

I lavori da realizzare

La realizzazione dell'opera, per rispondere adeguatamente agli obiettivi precedentemente descritti, ed in particolare quello di favorire con un'ulteriore modalità di accesso, la fruizione del centro storico, deve consentire l'approdo a barche di diversa dimensione congiuntamente all'assistenza dei propri occupanti e al servizio di bunkeraggio.

Lo Studio di Fattibilità prevedeva la realizzazione di n. 135 posti barca così suddivisi:

- n. 85 posti barca delle dimensioni di 8,5 mt x 2,5 mt;
- n. 43 posti barca delle dimensioni di 13,0 mt x 4,5 mt;
- n. 7 posti barca delle dimensioni di 21,0 mt x 6,0 mt.

La proposta progettuale, oggetto del presente progetto preliminare, prevede la realizzazione di 152 posti barca così suddivisi:

- Tipo S (8.50 mt X 2.50 mt) N.97
- Tipo M (13.00 mt X 4.50 mt) N.43
- Tipo L (31.00 mt X 6.00 mt) N.12
- Totale Posti Barca n.152

In tal modo si può consentire l'approdo a natanti dagli 8 ai 31 mt. La distribuzione numerico-dimensionale dei posti tiene conto della domanda di questo tipo di bene-servizio oggetto di indagine preliminare.

La possibilità di ormeggiare imbarcazioni fino a 30 mt. è garantita, in particolare, all'estremità settentrionale del Molo Margherita. Tale distribuzione tiene conto anche delle profondità disponibili lungo i pontili galleggianti in progetto. In funzione dei tiranti idrici minimi richiesti, variabili con le dimensioni e la tipologia delle imbarcazioni previste (così come riportato in tabella), le barche più piccole saranno dislocate infatti nella zona interna,

mentre le barche di maggiori dimensioni e pescaggio potranno essere ormeggiate nella zona alta del Molo Margherita.

lunghezza della barca (m)	tirante d'acqua minimo (m)	
	a motore	a vela
8.5	2.1	2.7
21.0	2.7	4.7

Tirante d'acqua minimo

Le opere necessarie per la realizzazione dell'intervento, relative localizzazioni, caratteristiche tecnico-funzionali e dimensionali, risultano essere:

- bonifica e pulizia dei fondali prospicienti il Molo Margherita;
- una modesta regolarizzazione dei fondali rapportati alle dimensioni dei posti barca (dagli studi effettuati e dalle quote presenti sulla cartografia disponibile, si evidenzia soltanto la necessità di un leggerissimo intervento superficiale);
- rettifica e regolarizzazione della banchina esistente;
- ristrutturazione dei locali esistenti sul Molo in prossimità del Castello di Carlo V - destinati attualmente a Ufficio Circondariale Marittimo - e successiva realizzazione: a) di locali destinati a servizi igienici (suddivisi per sesso, destinati a portatori di Handicap e dotati di spogliatoi e docce) con annesso vano adibito a "punto di svuotamento" e pulitura dei serbatoi asportabili annessi ai wc di tipo chimico presenti sulle barche; b) di locali destinati al ristoro (bar, tavola calda), alla rivendita di tabacchi e dei quotidiani, a postazione di informazione turistica, alle prestazioni di pronto soccorso e alle dotazioni di connessioni internet, telefoniche e videosatellitari per utenti dell'approdo; c) di vano destinato al deposito bagagli; d) di pannelli solari, posizionati sui lastrici solari del corpo di fabbrica, per abbattere i costi, anche ambientali, della produzione energetica;
- realizzazione delle reti tecnologiche a servizio sia dei locali a terra che degli impianti a uso delle imbarcazioni da ubicare sui pontili;

- realizzazione e posa in opera di pontili – della larghezza di 2,0 mt per l’ormeggio di imbarcazioni di lunghezza minore o uguale a 8,0 mt e di 2,5 mt. per quelle di dimensioni maggiori - con struttura portante in acciaio zincato a caldo e rifinitura del piano superiore con doghe in legno esotico, come da sezione allegata al progetto (Tavola 10. Planimetria di riferimento delle sezioni tipo).
- realizzazione d’impianto elettrico con posa in opera di n. 1 colonnina a servizio da 1 a 4 posti barca;
- realizzazione di doppio impianto idrico (per acqua potabile e non) con posa in opera di n. 1 rubinetto per ogni posto barca avente lunghezza maggiore di 10 mt e n. 1 per ogni due posti barca della lunghezza inferiore a 10 mt;
- costruzione della rete antincendio con dislocazione degli idranti distanti tra di loro non oltre i 50 mt;
- realizzazione di isole, opportunamente schermate, per la posa in opera di cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi della capacità di 1,5 mc per ogni 50 posti barca posizionati ad una distanza non superiore a 200 mt dalle imbarcazioni;
- costruzione dell’area di bunkeraggio all’estremità a nord della Banchina della Solfatara, dotata di opere di mitigazione ambientale (si tratta di configurare la parte emergente dalla quota di pavimento, pari a circa 60 cm, in maniera tale da essere utilizzata come panchina, integrandone forme e dimensioni con l’intervento di sistemazione dell’intera banchina ormai in fase di avvio) e di pontile complementare.

Il servizio di bunkeraggio – dotato di pontile mobile -, in particolare, non solo consentirà la fornitura di carburanti e acqua potabile agli utenti, ma permetterà lo svuotamento automatico, per depressione, delle acque nere dalle imbarcazioni dotate di simili impianti; dello svuotamento delle acque di sentina e degli oli lubrificanti. L’area di bunkeraggio sarà dotata di apposite protezioni galleggianti (da posizionare intorno ai natanti in fase di rifornimento) in modo da limitare il più possibile l’eventuale sversamento in mare di prodotti petroliferi inquinanti. Questi ultimi dovranno essere trattati con appositi prodotti chimici in modo da inertizzare il loro impatto sull’ambiente marino.

b) Motivazioni alla base della soluzione scelta

Motivazioni alla base della soluzione scelta da un punto di vista localizzativo.

La scelta di localizzare un approdo turistico nel porto esistente è coerente con il contesto del centro storico e diventa una nuova e differente modalità di accesso al borgo antico che ne valorizzerà la fruizione turistica. Si tratta di una scelta localizzativa che, coerentemente con quanto previsto dal PUG vigente, amplia l'attuale limitata offerta diportistica del porto di Monopoli con l'obiettivo di innescare un circolo virtuoso che amplifichi la domanda potenziale futura da affidare al nuovo porto turistico previsto dal PUG nell'ansa adiacente il molo di tramontana. Inoltre, la stretta relazione con l'attività peschereccia, vera identità produttiva del centro storico, ne amplifica l'attrattività e l'originalità rispetto ai concorrenti più vicini (ad esempio il nuovo porto turistico previsto a Polignano è distante dal centro storico e dalle attività pescherecce).

Infine, richiedendo limitati interventi infrastrutturali (si tratta in sostanza di realizzare i nuovi pontili e ristrutturare il piccolo immobile già esistente sul molo Margherita) all'interno di un porto esistente, le opere proposte risultano facilmente attuabili in tempi certamente inferiori rispetto a quelli prevedibili per la realizzazione di un nuovo porto. Tale realizzazione offrirà alla città di Monopoli un primo sensibile rilevante aumento della capacità diportistica, favorendo, finalmente, un reale incremento e miglioramento delle attività turistica, ambito produttivo prioritario delle scelte strategiche comunali come dichiarato nel Piano Strategico, promosso proprio dai Comuni di Monopoli, Martina Franca, Alberobello e Locorotondo, realizzando la principale porta d'accesso turistica all'immenso patrimonio storico, culturale e ambientale della Valle d'Itria.

Motivazioni alla base della soluzione scelta da un punto di vista funzionale.

Dal punto di vista funzionale, l'utilizzo del Molo Margherita consente uno sfruttamento più intenso ed ordinato di questo molo, fino ad ora trascurato rispetto a quello di Tramontana per ovvi motivi di navigazione. Il molo Margherita, infatti, non può avere una

particolare capacità riferita al traffico commerciale o passeggeri, ma evidenzia una naturale propensione per l'attività diportistica essendo collocato al di sotto dello splendido Castello di Carlo V ed offrendo così una quinta scenografica inimitabile ai diportisti che intendono visitare Monopoli o semplicemente sostare nel suo porto in attesa di riprendere il cammino verso altre mete del Mediterraneo.

Motivazioni alla base della soluzione scelta in relazione alle caratteristiche e alle finalità dell'intervento ed in riferimento ad altre possibili soluzioni.

La finalità principale dell'intervento è quella di realizzare un semplice approdo diportistico in sinergia con le attività pescherecce per favorire una migliore fruizione del centro storico e del mare. Per perseguire questa finalità, la soluzione scelta appare quella maggiormente appropriata perché consente di realizzare un numero di posti barca limitato all'interno del centro storico in un porto esistente, già completamente servito da parcheggi, strade di accesso, urbanizzazioni e servizi.

Infatti, riprendendo le considerazioni dello studio di fattibilità, considerate le molteplici caratterizzazioni di contesto:

- la particolare conformazione del porto di Monopoli;
- le diverse utilizzazioni che delle varie parti componenti si hanno;
- la condizione di sottoutilizzo del Molo Margherita;
- la presenza a ridosso dello stesso molo di edifici di notevole pregio (vedi il castello e Palazzo Martinelli);
- la possibilità di realizzare una nuova e suggestiva porta di accesso - dal mare, attraverso il Centro Storico - alla città;
- la capacità di soddisfare la domanda turistica;
- la funzionale coesistenza del nuovo approdo con le attività presenti nel porto;

si può affermare che la soluzione progettuale proposta è quella che meglio riesce a massimizzare la funzionalità turistica, garantendo il mantenimento delle altre attività presenti all'interno del porto, di cui si prevede unicamente una maggiore razionalizzazione distributiva. Altre soluzioni progettuali, andrebbero inevitabilmente a

mutare in maniera radicale l'intero assetto del porto di Monopoli, alterandone la propria stessa natura e tipologia: e ciò non rientra sia nelle volontà del soggetto proponente che di quello promotore.

Né all'interno del porto esistente, né all'esterno, vi sono altre localizzazioni capaci di assicurare il perseguimento delle finalità dell'intervento con la stessa efficacia. Infatti, un nuovo porto turistico richiede un investimento iniziale nettamente più costoso e richiede tempi e sforzi di start up notevolmente più ampi. All'interno del porto esistente, attualmente non vi sono altre zone utilizzabili per attività diportistica per la presenza dei cantieri e del traffico commerciale e passeggeri che non sono facilmente coniugabili con tale attività diportistica.

Non si può comunque escludere la possibilità di prendere in esame l'alternativa "zero", ossia quella determinata dalla mancata realizzazione dell'intervento. In tal caso tutto rimarrebbe inalterato e, nel garantire il mantenimento delle funzioni presenti oltre maggiori disponibilità di manovrabilità alle stesse imbarcazioni, si perderebbero i benefici diretti e indiretti che un nuovo approdo turistico consentirebbe di ottenere. I benefici diretti sono riferibili agli introiti finanziari generati dallo stazionamento delle imbarcazioni (secondo specifiche modalità di gestione) e interessano principalmente il gestore e la proprietà; i benefici indiretti, invece, sono molto più articolati e complessi, valutabili essenzialmente in termini socio-economici, e si riflettono su tutto il tessuto sociale oltre che sulla stessa città nella sua interezza, con particolari ed evidenti vantaggi di posizione per il centro storico.

c) Fattibilità dell'intervento

L'esito degli accertamenti in ordine agli eventuali vincoli di natura archeologica, paesistica, ambientale o di qualsiasi altra natura esistenti sulle aree interessate, dimostra la fattibilità dell'intervento, perché come già descritto nel paragrafo *a) Descrizione dei lavori da realizzare*, Lo stato della pianificazione vigente, si può verificare dalle tavole di inquadramento

urbanistico allegate al presente progetto preliminare l'assenza di ambiti vincolati dal PUTT/p, da SIC a mare, dal PAI. Inoltre, il Piano Regionale delle Coste (PRC) disciplina la costa relativa alla zona portuale classificandola come livello C3-S3, per cui non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

Pertanto allo stato attuale nessun vincolo ricognitivo di natura paesaggistica ed ambientale sussiste sulla zona. L'unica tutela presente rimane quella relativa al contesto storico, ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto riguarda la fattibilità dell'intervento, documentata attraverso lo studio idrologico, idraulico, idraulico marittimo di prima approssimazione delle aree interessate si rinvia alla Relazione Tecnica.

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

Il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e di quanto eventualmente prescritto in sede di conferenza di servizi, conterrà tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima.

Esso dovrà comprendere, in particolare, adeguati approfondimenti sul modello meteo marino fin qui sviluppato e su materiali e soluzioni tecniche da utilizzare rispetto a quanto già proposto nel progetto preliminare.

Inoltre, si dovranno avviare confronti costruttivi con le categorie interessate, tesi a fugare dubbi e timori che a volte possono minare scelte strategiche di più ampio respiro.

Con questa chiave di lettura e attraverso approcci di tipo collaborativo si possono certamente superare gli eventuali ostacoli che dovessero rendere più complesso il processo decisionale.

Appare importante intraprendere il processo collaborativo dalla fase di progettazione definitiva quando il progetto è sufficientemente consolidato ma non ancora concluso ad un livello esecutivo, in modo da poter effettuare eventuali modifiche richieste nel percorso partecipativo.

Questo confronto con le categorie interessate appare particolarmente rilevante per fugare qualsiasi possibile dubbio sul progetto relativo alla sinergia tra la proposta di approdo turistico e le attività pescherecce esistenti.

Per quanto riguarda la gestione delle opere, fin dal progetto definitivo occorrerà elaborare un apposito Piano di monitoraggio e manutenzione.

Il piano costituisce parte integrante del progetto definitivo ed ha 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.

Il Piano di monitoraggio e manutenzione indicherà i modi con cui garantire nel tempo una inalterata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura nel suo complesso e nei suoi elementi costitutivi, nel rispetto dell'ambiente.

Speciale attenzione sarà rivolta al monitoraggio delle principali componenti ambientali con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- qualità dello specchio acqueo interessato dalla infrastruttura;
- qualità dell'aria;
- evoluzione dinamica del segmento costiero influenzato dalla infrastruttura;
- eventuali processi di sedimentazione in corrispondenza dell'imboccatura portuale.

La manutenzione programmata, dovrà quindi, fornire adeguate garanzie sugli opportuni interventi di riequilibrio, anche in relazione agli aspetti sopra riportati.

Il progetto esecutivo porterà a compimento le previsioni progettuali identificate nelle fasi preliminare e definitiva, verificando tutti i materiali e le soluzioni tecniche previste.

e) Cronoprogramma delle fasi attuative

AUTORITA' PORTUALE DEL LEVANTE		PROGETTO PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE DI UN APPRODO TURISTICO NEL PORTO DI MONOPOLI								
COMUNE DI MONOPOLI										
CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI										1 MESE
CATEGORIE 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		■							
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 galleggiante						■	■	■	
6	Fornitura e posa in opera di pontile fisso		■	■	■	■				
7	Fornitura e posa in opera di manufatti per ringhiere								■	■
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, opportunamente schermate, per la posa in opera di cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi								■	
11	Costruzione dell'area di bunkeraggio all'estremità a nord della Banchina della Solfatara						■	■	■	
12	Smobilizzo del cantiere									■

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

Come descritto nello studio di fattibilità alla base della presente proposta, l'accessibilità al porto è affidata ad 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", strada di collegamento nazionale, e dalle strade radiali di collegamento con i Comuni di Conversano (Monopoli-Conversano), Castellana (Monopoli, Castellana) e Alberobello (Monopoli-Alberobello).

La più importante e diretta strada di collegamento con il porto, in ambito urbano, adeguata anche al transito di mezzi pesanti, è l'asse che dal porto si dirama lungo Cala Bateria 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. Una ulteriore e più diretta connessione è ipotizzabile a tempi brevi, quando si completerà il collegamento fra il tratto che corre lungo lo stabilimento Italcementi e via Giuseppe Ungaretti, per immettersi su via Fiume all'altezza dello stadio.

Questo sistema infrastrutturale, pure in presenza di una intensificazione del traffico veicolare di tipo privato, presenta sezioni stradali e caratteristiche planimetriche (in particolare la configurazione dei raggi di curvatura) adeguate ad assicurare rapidità e fluidità ai collegamenti con il porto. Il nuovo tratto, di prossima esecuzione, consente di evitare in particolare qualsiasi interferenza col traffico veicolare urbano.

La dotazione di spazi riservati al parcheggio dei veicoli privati non appare, allo stato attuale, adeguata a soddisfare la domanda. La Banchina della Solfatara, in particolare, che sino ad oggi ha assolto in gran parte questa funzionalità è interessata da un intervento di riqualificazione, pressoché concluso, 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. Si tratta, evidentemente, di una offerta insufficiente, soprattutto se valutata in relazione alle esigenze determinate dal carico insediativo della città antica.

A questi parcheggi si affiancano quelli realizzati in alcune aree comprese nel Programma Integrato d'Intervento per la Riqualificazione dell'area SICIE, contigue alla radice del Molo di Tramontana, lungo la strada di nuova esecuzione già richiamata in precedenza (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.

Occorre, comunque, in prospettiva tener conto di un ulteriore spazio potenzialmente utilizzabile a parcheggio, per il quale sono state già prodotte soluzioni progettuali. Si tratta, dell'area compresa fra Cala Batteria e Cala Fontanelle, dimensionata per circa 250 posti auto (la proposta di parcheggio interrato è affidata, in verità, a due ipotesi alternative dimensionate rispettivamente per circa 270 e 240 posti auto).

La disponibilità dei nuovi posti auto amplia, dunque, e migliora significativamente la dotazione dei parcheggi nelle aree contermini al bacino portuale. Il miglioramento che si può conseguire riduce indubbiamente le situazioni di disagio, alle quali si deve poter far fronte anche con politiche mirate al potenziamento del trasporto pubblico che si potranno attivare in sinergia con l'Amministrazione Comunale.

g) Parametri sintetici dell'intervento

Specchio d'acqua interessato: 12.890 mq.

superficie aree a terra: 200 mq. circa (spazi per servizi all'interno dell'edificio esistente da ristrutturare).

Posti barca previsti: n.152

Pontili fissi previsti: circa 221 ml.

Parcheggi previsti: 280 posti auto circa (parcheggi pubblici su banchina solfatara e area SICIE).

Bari, li 16/04/2012

Ing. Francesco Rotondo