



COMUNE DI BARLETTA

SETTORE PIANI E PROGRAMMI URBANI

CORSO CAVOUR N.1 - BARLETTA

DPCM 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

LA SFIDA DEL BORGO: INTERVENTO N.5 – Riuso e rifunzionalizzazione delle aree pubbliche comprese tra la darsena pescatori ed il borgo marinaro

"AREE EX FERROVIARIE PORTUALI"

- STUDIO DI FATTIBILITA' -

Stazione Appaltante:
Comune di Barletta

Sindaco:
Cosimo Damiano CANNITO

PROGETTO:
Ing. Ernesto BERNARDINI

RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO:
Arch. Michele Saglioni

ALLEGATO 01
RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

DATA: MAGGIO 2021

DPCM 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".

OGGETTO : LOTTO 5, Studio di fattibilità tecnica ed economica per riuso e la rifunzionalizzazione delle aree pubbliche ex ferroviarie tra la Darsena Pescatori del Porto di Barletta ed il Borgo Marinaro

- RELAZIONE GENERALE -



1 – PREMESSA

Lo studio di fattibilità per la rigenerazione dell'area posta a ridosso della Darsena Pescatori si inserisce nell'ottica degli investimenti volti alla riduzione di fenomeni di degrado sociale, così come il DPCM 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*", promuove.

il Comune di Barletta intende partecipare all'ammissione delle domande con il progetto di fattibilità per l'ammodernamento e la riqualificazione di tutta l'area della darsena dei pescatori, al fine di migliorare la qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale.



Fig. 1 – ORTOFOTO : PORTO DARSENA PESCATORI



2 – DESCRIZIONE DEL LUOGO OGGETTO DELL'INTERVENTO

L'area oggetto dello Studio di fattibilità è localizzata all'interno dell'area portuale precisamente nello specchio d'acqua denominato Darsena dei pescatori.

L'area è recintata e delimitata dal Lungomare Turistico, Viale Ferdinando Cafiero e da un'area a destinazione a parcheggio pubblico, area è in parte destinata dal vigente P.R.G. come **“Area per Urbanizzazioni Secondaria”** e in parte come area portuale disciplinata dall'art. 2.30 e 2.35 delle Norme Tecniche di Attuazione dello strumento urbanistico generale (Fig. 2)

L'accessibilità all'area è garantita dalla presenza della viabilità lungo l'asse parallelo al porto.

Si tratta di un'area di servizio della Darsena portuale (zona pescherecci) con viabilità di servizio, ripresa come destinazione urbanistica dal vigente PRG della città di Barletta quale urbanizzazione primaria della zona. Per dare attuazione agli atti di pianificazione in questa zona è necessario prevedere collegamenti alla viabilità principale mediante la realizzazione di parcheggi, di spazi per gli operatori della darsena dei pescatori e il molo sporgente lato Sud dedicato all'attracco dei pescherecci, secondo le prescrizioni del PRG del Porto.

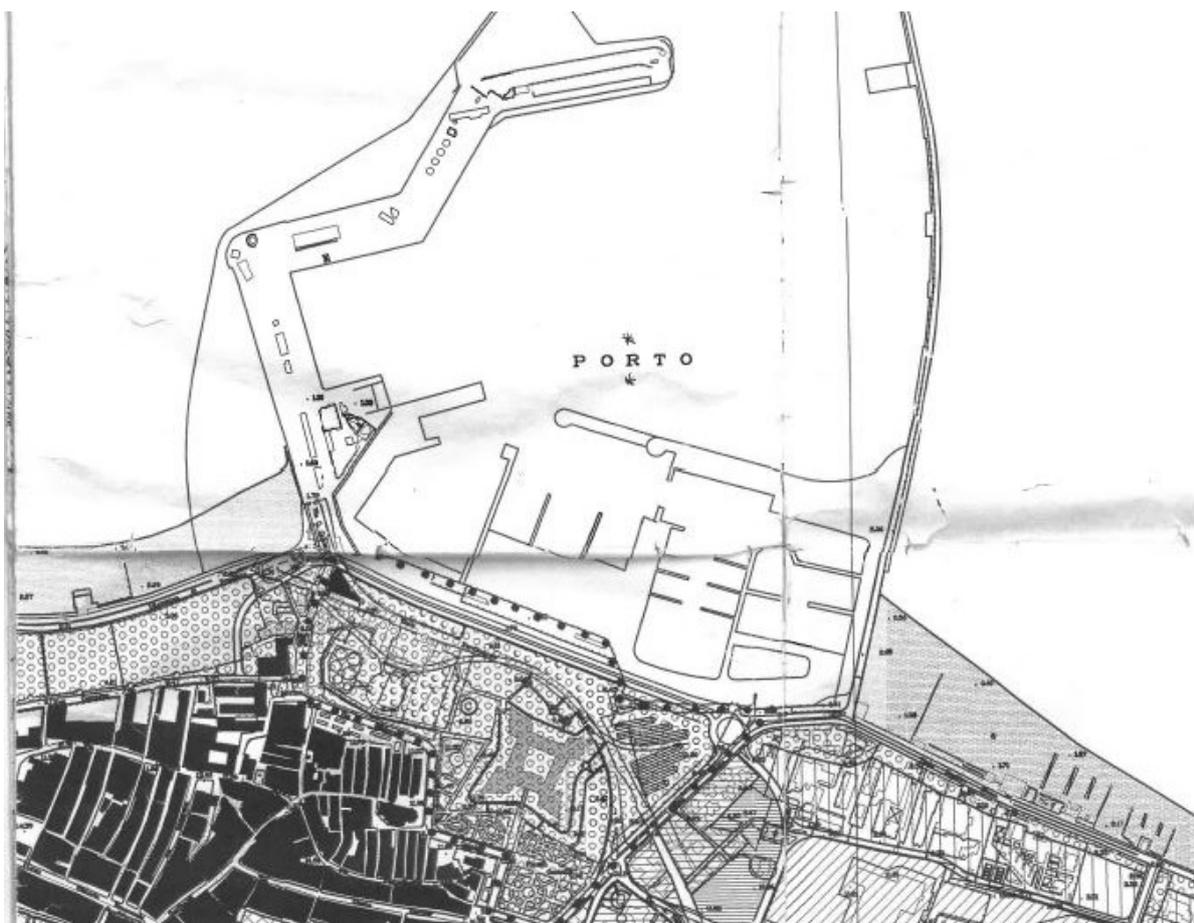


Fig. 2 – Stralcio PRG



3 – II PROGETTO

L' area oggetto di studio di fattibilità è interessata dal sistema vincolistico del P.P.T.R. come **Bene paesaggistico, Ulteriori Contesti** e come scheda PAE 0003 dell'area tutelata ai sensi del D. M. 14 nov.1974 a tutela e salvaguardia del castello angioino.

Il progetto di fattibilità, di questo brano di città con forte valenza percettiva e paesaggistica, mira ad attivare azioni rigenerative tali da creare una continuità percettiva fra il costruito della città di Barletta (Borgo Marinaro) ed il mare, senza rinunciare al dialogo con le bellezze naturali della litoranea e le straordinarie masse del castello angioino, cancellando, al contempo quelli che sono i segni d'incuria e di abbandono che attualmente contraddistinguono questo pezzo di città, e può considerarsi un intervento di tutela e salvaguardia del luogo e funzionale d'uso dell'area.

Lo studio prevede la sistemazione di un'area di circa 1,00 ha, posta a cerniere tra l'area portuale e la viabilità urbana, da strutturare con una viabilità di tipo urbano che prevede la realizzazione di due rotatorie e spazi dedicati a parcheggio che collegheranno le due litoranee, quella di ponente e quella di levante.

La viabilità costituirà anche lo spazio fisico dove si realizzeranno le reti impiantistiche (fogna nera, fogna bianca, rete idrica, pubblica illuminazione e colonnine ricarica elettrica).

La rete di fogna nera è prevista ai margini della viabilità. Per la realizzazione della condotta saranno utilizzati tubi in PVC con diametro da mm 200 e avrà una pendenza pari allo 0,3% circa intervallata da pozzetti d'ispezione e di allaccio. I lavori consisteranno nella realizzazione dello scavo con una profondità compresa fra le quote -130 cm e -100 cm mentre i pozzetti d'ispezione saranno posti ad una distanza di m 30 circa fra di loro. I pozzetti d'ispezione saranno realizzati in cemento armato aventi le dimensioni di m 0,60 x 0,60 e profondità variabile e chiusino in ghisa del diametro di 0,50 m.

La rete idrica, prevista in tubi PEAD del diametro di mm 63, sarà realizzata parallelamente alla strada di piano.

La rete di illuminazione stradale anch'essa prevista interrata corre parallelamente alle strade di piano e sarà realizzata con scavo a sezione obbligata, il rinterro è previsto in parte con sabbia di cava o di fiume su cui poserà la tubazione in P.V.C. di sezione mm 63, per il successivo infilaggio del cavo elettrico, e in parte con materiale di risulta. La linea elettrica avrà come sezione 4x16 mq. Successivamente sarà steso il cavo di rame nudo per la messa a terra e saranno messi in opera i pozzetti di messa a terra con le relative puntazze; inoltre saranno creati i blocchi di fondazione per il sostegno dei pali rastremati con braccio.

Nel rispetto di una mobilità sostenibile, l'impianto infrastrutturale sarà attrezzato con due colonnine elettrica a doppia postazione.

La rete di fogna bianca, prevista in tubazioni di PEAD del diametro di mm 200, sarà realizzata parallelamente alla strada di piano.



La sede stradale sarà realizzata con materiale proveniente da cave di prestito per la realizzazione dei sottofondi stradali, e la finitura superiore con doppio strato di manto bituminoso (binder e tappetino) per la viabilità carrabile e ciclabile, mentre i marciapiedi saranno pavimentati con piastrelle in betonelle ed avranno cordolo perimetrale realizzato con elementi in cls prefabbricato o in pietra di Apricena.

Tutti gli attraversamenti pedonali sono stati progettati secondo la normativa vigente, con l'adozione delle misure necessarie per favorire l'attraversamento di utenti diversamente abili.

I parcheggi soddisfano la normativa con posti auto destinati ai portatori di handicap. Tali parcheggi sono stati posizionati in prossimità dei marciapiedi e le fasce di manovra e di accostamento al veicolo sono state messe direttamente in comunicazione al marciapiede in maniera diretta, in modo da non impegnare la carreggiata stradale.

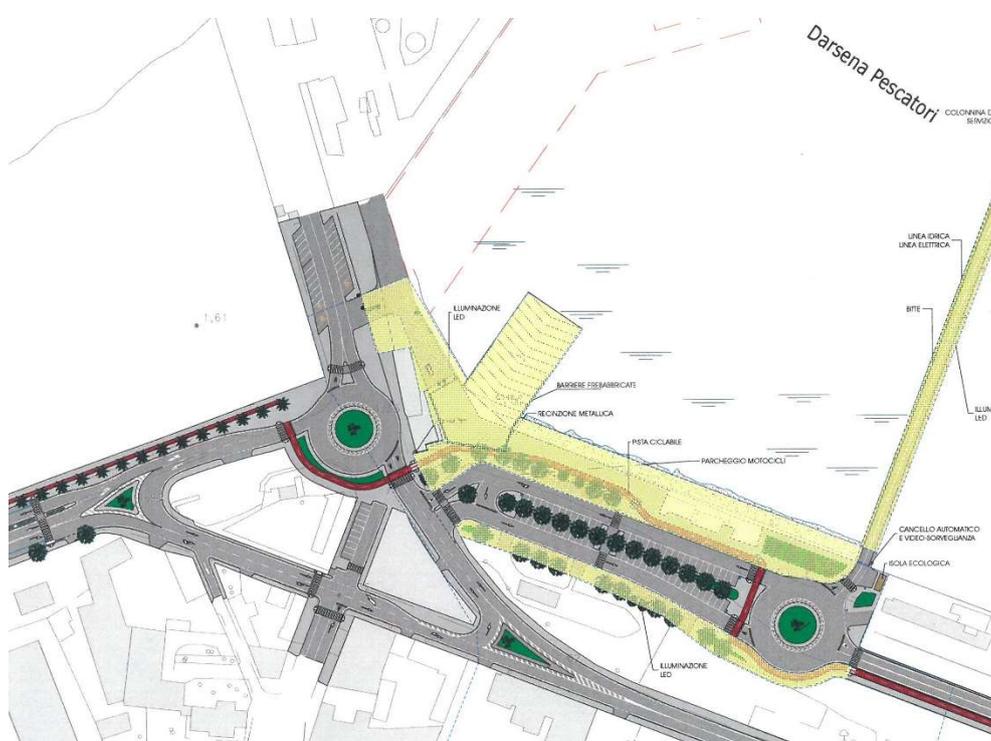


Fig. 2 – Planimetria Proposta progettuale

4 Caratteri geologici

Dall'esame della Carta geologica e dal rilievo geologico eseguito nell'area vasta è emerso che i litotipi costituenti la successione litostratigrafica dell'area sono: Calcari cretaci, rocce tenere appartenenti alla formazione delle Calcareni di Gravina e sulla costa i depositi alluvionali terrazzati, costituiti da sabbie fini e calcareniti leggermente cementate.



Le rocce geologicamente più antiche costituiscono una formazione sedimentaria carbonatica ascrivibile al Cretaceo e nota in letteratura col nome di CALCARE DI BARI.

Tali rocce testimoniano una fase di sommersione marina dell'area ed un paleoambiente sedimentario di piattaforma nel quale la subsidenza in atto veniva compensata da sedimentazione in mare sottile. Per tutta l'era Cenozoica la zona così come gran parte della Puglia ha conosciuto una fase di emersione durata fino al termine del Pliocene. La nuova fase di sommersione è testimoniata dalle CALCARENITI DI GRAVINA che rappresentano l'unità di apertura del ciclo sedimentario plioleistocenico. Tali depositi contengono frammenti di Coralli e varie specie di molluschi che documentano la limitata profondità delle acque marine. Volendo quindi fare una ricostruzione paleogeografica del territorio, si può affermare che l'area qui considerata unitamente alle regioni circostanti era soggetta a subsidenza; il conseguente abbassamento regionale favorì l'ingressione marina e la sedimentazione delle CALCARENITI DI GRAVINA prima, e delle ARGILLE SUBAPPENNINE poi. Verso la fine del Pleistocene (circa 1.0 milione di anni fa) si verificò una inversione di tendenza che portò ad un lento sollevamento regionale e quindi ad una fase regressiva diffusamente documentata dai depositi del "Ciclo della Fossa bradanica".

Negli immediati dintorni dell'area si sono rinvenuti diffusamente i DEPOSITI MARINI POSTCALABRIANI che testimoniano l'ormai conclusa fase di regressione della linea di costa che, arretrando man mano, formava ampi ripiani (terrazzi marini) posti a quote via via più basse procedendo dall'interno verso il mare. Tali depositi, ben visibili nel luogo in esame sono costituiti da sabbie fini quarzose e da calcareniti grossolane con Lamellibranchi di facies litorale. I sedimenti affioranti ampiamente nell'area portuale sono formati dalle sabbie delle spiagge attuali (Olocene) e contengono oltre che elementi quarzosi anche frammenti di minerali pirossenico-magnetici provenienti dal Vulture (PZ) e trasportati dall'Ofanto sino al mare per poi essere distribuiti dalle correnti litoranee.

In prossimità dell'area si sono rinvenuti depositi alluvionali che caratterizzano il fondo delle "lame" cioè di antichi alvei fluviali, a volte fossili, testimonianza di una diffusa rete idrografica superficiale formatasi in condizioni climatiche differenti dall'attuale.

Secondo recenti studi miranti a ricostruire l'evoluzione quaternaria della costa pugliese, all'inizio dell'Olocene, circa 10 mila anni fa, la linea di costa si trovava in corrispondenza dell'attuale isobata -50 m. Il mare ha da allora rimontato diversi chilometri sommergendo la pianura litoranea. L'attuale morfologia del territorio è pianeggiante con lieve declivio verso il mare.

Le caratteristiche geologiche generali delle formazioni geologiche su elencate sono descritte nei paragrafi seguenti:

Calccare di Bari

Nel foglio geologico affiora il termine Calccare di Bari dell'unità dei Calcari delle Murge.

Di età cretacea, rappresenta il basamento rigido della regione pugliese e sono costituiti da una potente successione di strati di calcari in prevalenza detritici, generalmente a grana fine, spesso dolomitizzati, di colore bianco, rosato o grigio. I calcari caratterizzano i livelli alti della sequenza,



mentre dolomie e calcari dolomitici ricorrono frequentemente nella parte inferiore e media. Lo spessore dell'unità, non calcolabile con precisione, è dell'ordine di un migliaio di metri.

Calcarenite di Gravina

L'affioramento del Calcare di Bari è bordato da una fascia pressoché continua di depositi di età pliocenica trasgressivi, arenitici, scarsamente coerenti, che costituiscono la base della serie di riempimento della Fossa Bradanica. Si tratta di calcareniti e a luoghi di bioclastiti biancastre e giallastre, di ambiente litorale, generalmente prive di stratificazione.

L'appoggio sul Calcare di Bari è segnato in genere da un livello conglomeratico con elementi provenienti dallo stesso Calcare. Tale conglomerato è scarsamente cementato da una matrice calcarenitica.

Depositi marini

In trasgressione sui terreni sopra descritti riposa una serie di depositi marini, a volte terrazzati, in prevalenza sabbiosi. Tali depositi, di età pleistocenica, sono costituiti da sabbie, sabbie calcarifere e da calcareniti con frequente stratificazione incrociata.

Detti depositi sono posti a quote via via decrescenti verso il mare e, in alcune zone, formano una serie di ripiani, limitati in basso da scarpate.

Sabbie delle spiagge attuali

In più punti della costa le spiagge mostrano sabbie sciolte costituite in gran prevalenza da elementi quarzosi e, in minore misura, pirossenico-magnetici. Queste sabbie hanno spessore dell'ordine di qualche metro, fino ad oltre 10 metri in corrispondenza di cordoni di dune.

6.2 Aspetti geomorfologici

L'assetto morfologico complessivo del territorio di Bari corrisponde alla configurazione complessiva del margine adriatico delle Murge. Il pianoro carbonatico derivante dal modellamento polifasico, avvenuto sia in ambiente continentale che marino, della porzione affiorante della sequenza calcareo-dolomitica, è caratterizzato da una serie di ripiani posti a quote decrescenti, procedendo verso la costa.

A partire dall'entroterra, la superficie localizzata a quota superiore si individua nell'ambito della fascia altimetrica di 40 ÷ 60 m slm, quella intermedia tra i 20 ÷ 25 m slm, mentre quella inferiore si dispone solo a qualche metro al di sopra dell'odierno livello marino. Queste forme corrispondono a terrazzi marini, la loro disposizione d'insieme è allungata quasi parallelamente alla costa, con una leggera inclinazione verso nord. Il raccordo tra superfici poste a diverse quote avviene tramite blande scarpate solo a tratti ancora ben riconoscibili.

L'evoluzione tardo quaternaria delle Murge centro-settentrionali ha determinato l'impostazione di solchi (reticolo idrografico) denominati localmente "lame", corrispondono al reticolo di scorrimento superficiale evolutosi in periodi diversi, il cui livello di base ha seguito le alterne oscillazioni del livello medio marino, conseguenti all'alternarsi delle fasi climatiche calde e fredde. Le lame sono variamente incise nel rilievo e nel loro insieme costituiscono un reticolo alquanto irregolare con



tendenza a disporsi secondo gli allineamenti ONO-ESE (parallelo alla linea di costa) e SSO-NNE (defluente verso la linea di costa).

Il Tecnico
Ing. Ernesto Bernardini



**FEAMP PUGLIA 2014-2020 – FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI E LA PESCA – MISURA 1.43-
PORTI, LUOGHI DI SBARCO, SALE PER LA VENDITA ALL'ASTA E RIPARI DI PESCA- DETERMINAZIONE DEL
DIRIGENTE SEZIONE ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI COMUNITARIO PER L'AGRICOLTURA E LA PESCA N°
209 DEL 14 NOVEMBRE 2018 – PROGETTO DI FATTIBILITA' PER L'AMMODERNAMENTO E
RIQUALIFICAZIONE DARSENA PESCATORI DEL PORTO DI BARLETTA**

**OGGETTO : PROGETTO DI FATTIBILITA' PER L'AMMODERNAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DARSENA
PESCATORI DEL PORTO DI BARLETTA**

- RILIEVO FOTOGRAFICO -



Foto 1: vista aerea Area di Intervento



Foto 2: Ingresso Molo sporgente lato Sud





Foto 3: Molo sporgente lato Sud



Foto 4: Muro Darsena Pescatori





Foto 5: ingresso Scalo di alaggio



Foto 6: Lato ingresso Porto





Foto 7: stato dei luoghi Banchina Darsena Pescatori



Foto 8: stato dei luoghi ingresso scalo alaggio





Foto 9: stato dei luoghi ingresso area portuale



Foto 10 : stato dei luoghi Molo Sporgente lato Sud





Foto 11 stato dei luoghi Molo Sporgente lato Sud



Foto 12 stato dei luoghi Molo Sporgente lato Sud

