

COMUNE DI MOLFETTA

PROGETTO DI FATTIBILITA'

**MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTO DEGLI EDIFICI A SERVIZIO
DELLE ATTIVITA' DI CANTIERISTICA NAVALE IN LOCALITA' SPIAGGIA MADDALENA**

Elaborato ARG

Relazione Generale



**Ing. Domenico MASTROPIERRO
Arch. Francesco POLI**

dicembre 2018

MANUTENZIONE STRAORDINARIA E ADEGUAMENTO DEGLI EDIFICI A SERVIZIO DELLE ATTIVITA' DI CANTIERISTICA NAVALE IN LOCALITA' SPIAGGIA MADDALENA

Progetto di fattibilità tecnica ed economica (D.L.vo 50/2016 – D.L.vo 56/2017)

RELAZIONE GENERALE

SOMMARIO

- 1. Premessa pag. 3**
- 2. Scopo dello studio di fattibilità pag. 4**
- 3. Dati generali pag. 4**
- 4. Analisi dello stato dei luoghi pag. 5**
- 5. Contesto urbanistico pag. 7**
- 6. Analisi Storica pag. 11**
- 7. Obiettivi generali pag. 14**
- 8. Proposte di progetto pag. 15**
- 9. Compatibilità paesaggistica pag. 19**

1. Premessa

Il presente progetto di fattibilità tecnica ed economica (D.L.vo 50/2016 – D.L.vo 56/2017) ha per oggetto la "*Manutenzione straordinaria e adeguamento degli edifici a servizio delle attività di cantieristica navale in località spiaggia Maddalena*". Il progetto è stato affidato all'ing. Domenico MASTROPIERRO con D.D. Settore Territorio - SUET n° 129 del 05.09.2018.

L'attività progettuale in questione deriva dall'attuazione delle linee programmatiche formalizzate con Deliberazione di C.C. n. 7 del 10/08/2017 con la quale il Comune di Molfetta indica azioni e progetti da realizzare ai sensi dell'art. 46 c. 3 del D.Lvo 267/2000 e dell'art. 49 dello Statuto Comunale. Al punto 2.2 del suddetto documento denominato "cantieri navali e rimessaggi nautici" è previsto che "*si procederà prioritariamente tramite una conferenza di servizio ad un protocollo d'intesa tra tutte le parti interessate per verificare e intervenire, in collaborazione tra Comune proprietario e privati concessionari affinché siano riaperti tutti gli attuali cantieri sia col possibile utilizzo degli attuali finanziamenti della città metropolitana sia con altri finanziamenti europei e regionali, per la sistemazione funzionale dell'area e della viabilità di pertinenza anche con il contributo di privati qualificati, anche con la procedura del project financing per il recupero dell'area da concordare con gli operatori interessati, successivamente al trasferimento nei nuovi cantieri. Infatti si procederà in contemporanea, in piena intesa con gli operatori interessati, alla progettazione e all'appalto delle innovazioni strutturali e infrastrutturali da introdurre per rilanciare tutta l'attività cantieristica anche innovando l'attuale area cantieri, come previsto del vigente piano regolatore*".

In continuità con gli obiettivi sopra esposti, in data 09 marzo 2018, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra il Comune di Molfetta, nella persona del Sindaco Tommaso Minervini, e il Presidente del "Consorzio Cantieri Navali Molfetta", in rappresentanza delle società operanti nell'area dei cantieri navali di Molfetta.

Obiettivo del presente progetto è quello di analizzare la situazione esistente nell'area dei cantieri navali e di individuare possibili soluzioni progettuali atte ad adeguare e rendere normativamente funzionali gli attuali luoghi di lavoro, nel pieno rispetto della tutela e della conservazione delle strutture esistenti. Il presente progetto rappresenta una fase di un più ampio progetto di rilancio dell'attività cantieristica navale di Molfetta che prevede la realizzazione di una nuova area funzionale con nuove strutture. Il progetto "dei nuovi cantieri navali in località secca dei pali secondo le indicazioni del piano regolatore portuale" è stato affidato all'ing. Francesco SAMARELLI con D.D. Settore Territorio - SUET n° 937 del 06/09/2018.

2. Scopo dello Studio di Fattibilità

Il presente progetto ha lo scopo di definire, tra le diverse soluzioni, le linee guida e la fattibilità tecnica ed economica degli interventi sull'attuale area dei cantieri navali siti in località spiaggia della Maddalena.

Dopo una breve descrizione dei dati generali di intervento si procederà ad esaminare:

- Analisi dello stato dei luoghi
- Obiettivi generale
- Proposte di progetto

3. Dati generali

Denominazione dell'intervento

Manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e normativo degli edifici, delle aree esterne e degli impianti a servizio delle attività di cantieristica navale insistenti in località spiaggia Maddalena compresa tra il molo Pennello e la nuova sede della Capitaneria di Porto.

Ubicazione dell'intervento

L'area oggetto dell'intervento è compresa tra il molo denominato "Pennello" e l'attuale Capitaneria di Porto (41°12'19.6" N, 16°35'29.2' E). Essa è identificata catastalmente al Fg. 55 come meglio individuato sulla mappa catastale nelle tavole generali G6.1 e G6.2. L'area dello scalo degrada verso il mare, con una pendenza di circa il 6%, in modo da permettere l'alaggio e il varo dei natanti.

L'area comprende anche vari edifici, distribuiti in maniera longitudinale e parallelamente alla linea di costa, destinati alle attività cantieristiche, anch'essi su suolo demaniale.

Sia le aree che gli immobili sono dati in concessione demaniale alle aziende del settore cantieristico.



Stralcio area cantieri

4. Analisi dello stato dei luoghi

L'area dei cantieri navali è composta per larga parte dallo scalo di alaggio e varo dei natanti e da un insieme di edifici a servizio dello scalo.

Caratteristiche dimensionali fondamentali:

- Superficie area = 20.000 mq. circa;
- Superficie coperta edifici = 3.200 mq. circa;
- Altezza media edifici = 6,0 m.

L'area di alaggio e varo presenta una lieve inclinazione che degrada naturalmente verso il mare (circa il 6%). La disposizione degli edifici fronte mare riprende la conformazione del tessuto urbanistico novecentesco a sud.

Nell'area in esame ci sono 28 edifici oltre al fabbricato che per anni ha ospitato l'ufficio leva della capitaneria di porto e attualmente in disuso. Di questi 27 fabbricati oltre alle aree di pertinenza sono dati in concessione dal comune di Molfetta a imprenditori del settore della cantieristica navale.

Per l'analisi dello stato dei singoli fabbricati si è fatto riferimento anche alla "Ricognizione e Censimento Area Cantieri Navali Località Spiaggia Maddalena" commissionata dal Comune di Molfetta nel 2015 all'ing. Francesco SAMARELLI.

Attualmente i cantieri navali si occupano sia della manutenzione che della costruzioni di pescherecci e natanti di vario genere. Le suddette attività però versano in condizioni precarie, sia per quanto concerne il degrado degli stabili adibiti a deposito

e laboratori artigianali, sia per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di alaggio e varo, attualmente svolte ancora con il sistema del tiro a secco con verricello. Nonostante i cantieri navali di Molfetta siano una realtà produttiva e professionale di antica tradizione e con elevate potenzialità di sviluppo, necessitano di interventi mirati alla rifunzionalizzazione dell'area e ad un ammodernamento sia degli strumenti di lavoro sia dei luoghi in cui operano, così da poter essere pronti in vista delle realizzazioni del nuovo porto commerciale e di quello turistico. Gli immobili (di proprietà demaniale) e le aree annesse, sono state, di recente, oggetto di ispezione da parte di Enti (ASL e Capitaneria) che hanno rilevato e sanzionato i concessionari. Dai verbali emerge la necessità di mettere in sicurezza gli stabili, i processi di lavorazione e le operazione di alaggio e varo, dal punto di vista strutturale, igienico sanitario e di sicurezza dei luoghi di lavoro.

Attualmente molti edifici versano in condizioni pessime (il caso più eclatante è rappresentato dagli ex cantieri CINET – edificio 27) e altri necessitano di consistenti interventi di natura funzionale e strutturale.



Foto area "cantieri ex Cinet"

Per quanto riguarda le aree esterne si evidenzia, oltre all'assenza di impianti di raccolta delle acque meteoriche, l'attuale sistema di alaggio e varo delle imbarcazioni che, come già detto, avviene con il sistema del tiro a secco con verricello su un piano inclinato di circa il 6%. Questo sistema non è più in linea con gli attuali sistemi utilizzati nella maggior parte dei cantieri navali che, invece, utilizzano un piano di lavoro di tipo orizzontale e l'uso di "travel lift", ossia una gru a ponte in grado di trasportare imbarcazioni anche di grandi dimensioni.

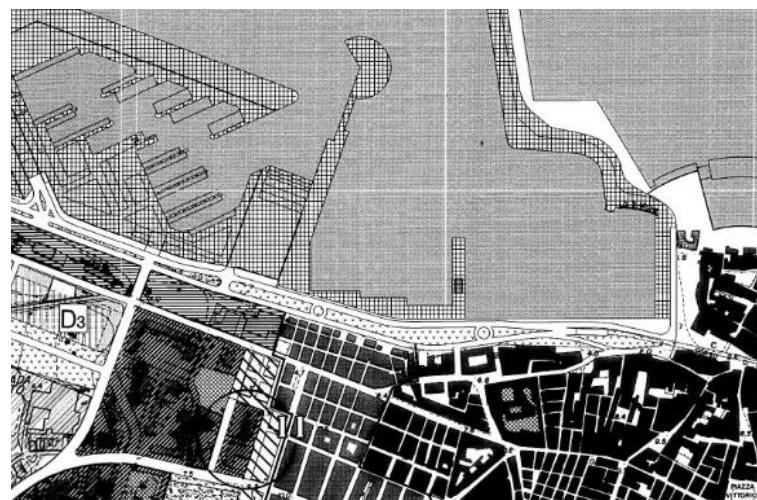
Per una visione completa dello stato di conservazione degli immobili si rimanda alla

documentazione fotografica facente parte degli elaborati di progetto (Tavv R F).

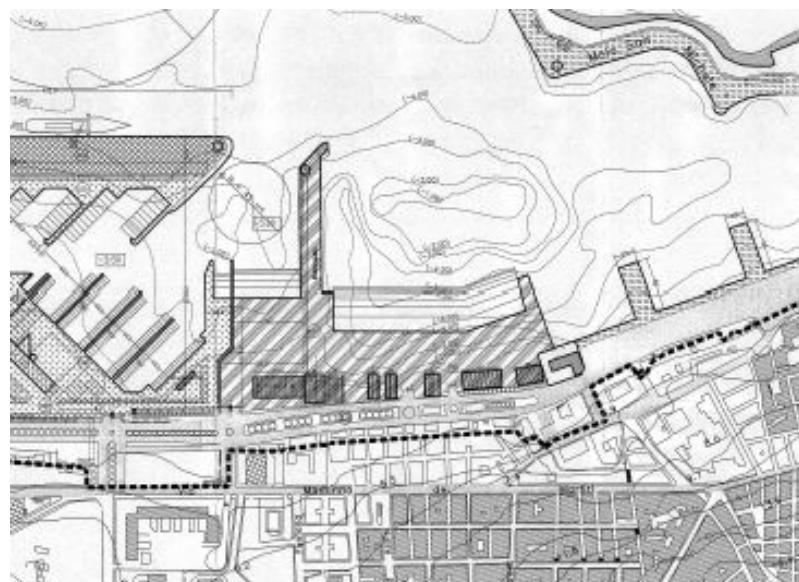
5. **Contesto urbanistico**

Il **P.R.G.C. del Comune di Molfetta** è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 527 del 10/05/2001. La maggior parte dell'area in questione rientra in “Zona Territoriale Omogenea A2” - aree urbane edificate comprendenti tessuti edilizi formalizzate su griglie geometriche ottocentesche e primo novecentesche (art. 32 NTA). Inoltre, per una minima parte ad ovest, l'area comprende una superficie destinata a “Zona Territoriale Omogenea C”.

L'area dei cantieri navali di Molfetta, oltre a essere inserita nel PRGC, rientra nel Piano Generale del Porto.



Il **Piano Regolatore del Porto** (P.R.P.) è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 558 del 15/05/2006. L'area oggetto di intervento rientra in area definita “Area di ampliamento cantieri navali e scali di alaggio”. I vecchi capannoni, così come definito nell'art. 10 delle NTA del PRGP, potranno essere ristrutturati ed accogliere funzioni di servizi urbani pubblici e privati. Per consentire la nuova viabilità si prevede quindi la regolarizzazione del piano di alaggio e varo, che quindi diventa un piano orizzontale, e l'eliminazione di alcune strutture esistenti. In particolare il PRP prevede la demolizione di tre fabbricati: due immobili, attualmente in concessione demaniale, indicati negli elaborati progettuali con i numeri 4 e 28, e l'immobile ex ufficio leva della Capitaneria di Porto. Il PRP, oltre ad intervenire sulle aree esistenti, prevede, per quella zona, l'allungamento dell'area di varo e alaggio verso il mare in modo da realizzare nuovi opifici per la cantieristica navale.



Stralcio Tav. E10.1 PRGP

Il **Piano di Assetto Idrogeologico** (P.A.I.) approvato dal Comitato Istituzionale n. 39 del 30/11/2005 è il piano territoriale di settore che norma il territorio di Puglia e Basilicata in merito alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo per gli aspetti idrogeologici. Il piano definisce le aree di pericolosità idraulica e i possibili interventi realizzabili ai sensi delle relative NTA. L'attuale versione del piano che riguarda il territorio di Molfetta è stata approvata ad aprile del 2009 e interessa marginalmente l'area dei cantieri navali.



Stralcio PAI

L'area di intervento rientra per la parte ovest in pericolosità idraulica “alta” (fabbricati 1-2-3-4-5-6-28), e per le zone adiacenti (zona ad ovest dello scalo di

alaggio) in pericolosità medio/bassa (fabbricati 7-8-9). Si fa presente che secondo le NTA del PAI (art. 7), nelle aree suddette, sono consentiti:

f) interventi di demolizione senza ricostruzione, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo, così come definiti alle lettere a), b) e c) dell'art. 3 del D.P.R. n.380/2001 e s.m.i., a condizione che non concorrono ad incrementare il carico urbanistico;

g) adeguamenti necessari alla messa a norma delle strutture, degli edifici e degli impianti relativamente a quanto previsto in materia igienico - sanitaria, sismica, di sicurezza ed igiene sul lavoro, di superamento delle barriere architettoniche nonché gli interventi di riparazione di edifici danneggiati da eventi bellici e sismici;

Gli obiettivi di progetto sono in piena compatibilità con il P.A.I..

Il **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale** (PPTR) e il **Codice dei beni culturali e del paesaggio** (D.Lvo 42/2004). Il PPTR, approvato con delibera di G.R. n. 176/2015, è il piano territoriale di settore per la tutela e la salvaguardia del territorio pugliese con finalità mirate alla conservazione dei valori ambientali e di identità socio-culturale, nonché alla promozione di forme di sviluppo sostenibile.



Per quanto concerne i sistemi di tutela definiti dal Piano, l'area di intervento (come è possibile osservare nella Tav. G4) risulta inserita nei BP (Beni Paesaggistici) relativi ai "territori costieri" e negli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) – "Città consolidata". Solo marginalmente, nella zona ad est, la componente dei valori percettivi denominata "strade a valenza paesaggistica" lambisce gli edifici denominati ex CINET (fabbricato 27).

Per quanto concerne gli UCP menzionati (*città consolidata* e *strade a valenza paesaggistica*) gli interventi sugli edifici destinati alla cantieristica navale sono in sinergia con gli indirizzi e le direttive descritte nelle NTA del PPTR, assicurando la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera nonché la tutela e la

integrità dei valori paesaggistici senza compromettere visuali e luoghi panoramici di pregio.

L'area di intervento, inoltre, rientra graficamente all'interno del Bene Paesaggistico "territori costieri". Tale BP, che ha come riferimento normativo l'art. 142 c.1 lett. a) del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lvo 42/2004), include tutta la fascia costiera per una profondità costante di 300 metri a partire dalla linea di costa. Tuttavia, anche se graficamente incluso nel vincolo suddetto, occorre verificare se l'area dei cantieri navali di Molfetta è esclusa dal suddetto vincolo poiché compresa nel perimetro delle zone A e B e, pertanto, esclusa per esplicita previsione di legge. In fatti se così fosse, ai sensi del comma 2 dell'art. 142 se ne prevede l'esclusione.

[...] 2. La disposizione di cui al comma 1, lettere a), b), c), d), e), g), h), l), m), non si applicano alle aree che alla data del 6 settembre 1985:

a) erano delimitate negli strumenti urbanistici, ai sensi del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444, come zone territoriali omogenee A e B; [...]

Anche gli uffici regionali, nell'esame delle osservazioni del PPTR, forniscono una lettura del vincolo analoga a quella proposta nella presente relazione. Nello specifico si riporta l'osservazione identificata con ID 1612, N. prot. RP 4005 del 17/03/2014 coerente con quanto detto in precedenza.

*Di seguito si riporta l'Osservazione: "Eccepisce l'eccessiva restrittività della norma di divieto di edificazione per i territori costieri che non prevede eccezioni per le aree urbanizzate." Presentata da privato del Comune di Fasano, località Torre Canne. Risposta Ufficio: **INTERESSE DELL'OSSE**RVANTE GIÀ TUTELATO DAL PIANO - Le eccezioni per le aree urbanizzate sono già contenute nel Codice (per le zone A e B di cui all'art. 142 co. 2) e nel PPTR (art. 106 co. 6 con riferimento ai territori costruiti).*

Tuttavia, anche qualora l'area dello scalo non fosse soggetta quindi a parere paesaggistico né ai sensi del PPTR né del Codice, gli immobili e le aree potrebbero risultare comunque soggetti al parere storico-culturale del Codice ai sensi dell'art. 10, in quanto la loro datazione risale alla prima metà del novecento.

Stralcio dell'articolo 10 del D. L.vo 42/2004: comma 1. Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

Comma 4. Sono comprese tra le cose indicate al comma 1 e al comma 3, lettera a):

a) ...; g) le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico; h).....

Comma 5. Salvo quanto disposto dagli articoli 64 e 178, non sono soggette alla disciplina del presente titolo le cose indicate al comma 1 e al comma 3, lettere a) ed e), che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre settanta anni, nonché le cose indicate al comma 3, lettera d-bis), che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre cinquanta anni.



Foto dei cantieri negli anni '50-60

6. Analisi storica

La cantieristica navale nella città di Molfetta ha radici antichissime. La prima notizia riguardante una costruzione di una barca completa di tutto, risale alla seconda metà dell'anno 1000. Successivamente anche Federico II, Re di Sicilia, divenuto poi Imperatore del Sacro Romano Impero, nella prima metà del 1200 utilizzò alcune imbarcazioni molfettesi (galere armate) per i combattimenti in mare. L'attività di costruzione navale proseguì nei secoli successivi e nel 1685 arrivò da Chioggia (città, da secoli, creatrice di costruttori navali di elevato livello) il maestro costruttore Giuseppe Poli che stabilì, nella località denominata "*i Pali*" un cantiere per la costruzione di natanti e imbarcazioni tipiche chioggiose. Conseguentemente nel secolo XVII si sviluppò una attività cantieristica che portò ad una presenza di *maestri calefati* di notevole interesse. Dal 1885 circa si hanno notizie riguardanti l'insediamento, nella spiaggia "secca dei pali" (ossia ad ovest della spiaggia Maddalena), di quattro cantieri navali e contemporaneamente sulla "spiaggia della maddalena" di altri 3 cantieri per la costruzione di bastimenti e natanti al di sotto delle 100 tonnellate.

Secondo la ricostruzione cartografica, nel 1900, sulla spiaggia Maddalena non risulta presente alcuna struttura a supporto dei cantieri navali. Solo poco dopo, nei primi anni del 1900, si ha traccia della costruzione dello scalo di alaggio sulla spiaggia della Maddalena. Questo aveva un fronte di circa 170 metri e, in prossimità di esso, sorse le prime botteghe per la lavorazione dei remi e degli alberi con annesse botteghe di lavorazione del ferro per le attrezzature delle barche.

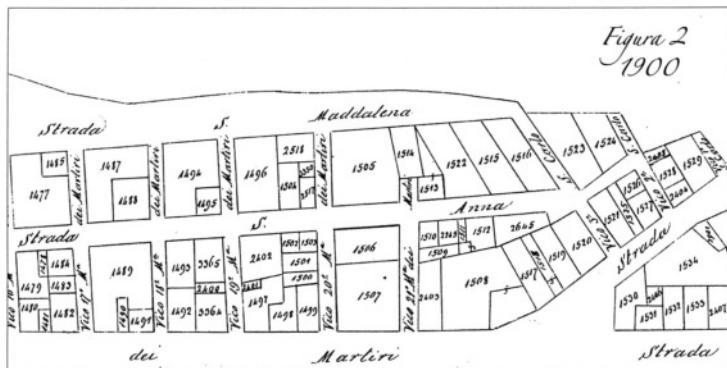


Foto mappa 1900

Con l'avvento della prima guerra mondiale, le attività cantieristiche diminuirono, ma alla fine del conflitto mondiale, le attività cantieristiche di Molfetta, ebbero una svolta sostanziale, riguardante la tipologia delle costruzioni navali: l'avvento degli apparati motori che portò alla realizzazione dei primi "motopescherecci". La situazione, sulla attuale spiaggia della Maddalena, risultava la seguente: erano presenti 5 cantieri che si sviluppavano da piazzale S.Domenico proseguendo in direzione ovest parallelamente alla linea di costa. Tra essi era già presente in cantiere di Ignazio Tattoli.



Foto cantieri navali - prima metà 1900

Fino all'inizio del secondo conflitto mondiale, l'attività cantieristica visse uno splendido periodo fiorente, ma gli anni dal 1940 al 1945 bloccarono tutte le attività di costruzione. Nel 1947 sullo scalo di alaggio si contavano 12 cantieri navali dei quali, il più importante, anche per dimensione, era il cantiere di Ignazio Tattoli che fu il primo a iniziare le costruzioni in acciaio con lavorazione meccanica. Nel 1976 il cantiere di Ignazio Tattoli, divenuto nel frattempo CINET (Cantieri Industrie Navalmeccanici e Trasporti), fornì alla Marina Militare Italiana un consistente naviglio (2 rimorchiatori, 5 bettoline, una motocisterna e tanto altro). Contemporaneamente la realtà dei

cantieri era anche affidata ai “maestri d’ascia” che continuavano a produrre imbarcazioni per la piccola pesca, risultando i migliori costruttori del circondario.



Vista dello scalo di alaggio (1950 circa)



Foto “cantiere Ragno” in via S. Carlo (1960 circa)

Alla fine degli anni 90 del secolo scorso i cantieri navali presenti sullo scalo di alaggio erano una decina, ma già le attività di produzione erano calate per mancanza di commesse, per la situazione di degrado sia dello scalo che degli edifici antistanti lo scalo e sia per gli adeguamenti di sicurezza e impiantistica che risultavano oramai obsoleti.

La situazione attuale versa in condizioni di effettivo decadimento fisico degli edifici annessi allo scalo di alaggio e il presente progetto offre l’opportunità all’area di riprendere vitalità.

7. Obiettivi generali

L'obiettivo primario è quello di ridare lustro all'area in questione mettendo gli operatori di settori nelle condizioni di lavorare con standard di qualità e sicurezza idonei ai nostri giorni.

Provvedere in tempi brevi al ripristino funzionale e adeguamento normativo delle aree e degli edifici di servizio in località Spiaggia Maddalena consentirà sia la prosecuzione delle attività cantieristiche già insediate che la conservazione e la messa in sicurezza degli stabili.

Inoltre, in una visione a medio e lungo termine, ossia quando i cantieri saranno trasferiti nella nuova destinazione, rimarrà a disposizione della città un collegamento strategico tra il Duomo e la Madonna dei Martiri ricco di spazi aperti e strutture servizio della comunità;

L'Amministrazione ha recepito le potenzialità e le richieste degli addetti del settore sottoscrivendo un Protocollo di Intesa con il Consorzio Cantieri Navali di Molfetta nel marzo 2018. L'intento fondamentale è quello di salvaguardare e tutelare l'area e contemporaneamente perseguire gli obiettivi di sviluppo socio-economico delle attività cantieristiche operanti. All'aspetto meramente tecnico-funzionale si affianca quello architettonico e urbanistico, focalizzando l'attenzione alla salvaguardia e alla tutela degli edifici nel loro involucro.

In conclusione l'obiettivo primario perseguito è quello di permettere ai cantieri navali di riacquistare una “nuova vita” in sinergia con l'ambiente e il paesaggio, senza dimenticare che l'obiettivo a medio termine dell'amministrazione comunale è quello di trasferire le attività cantieristiche in una nuova area a ovest di quella in esame.

8. Proposte di progetto

Preso atto della superficie dell'area in esame, delle diverse condizioni urbanistiche di contesto sopra esposte e della necessità di operare separatamente sulle aree interessate, appare necessario e indispensabile dividere l'intervento in quattro progetti (Tav. G P1) come di seguito riportati:

Progetto 1: I Fabbricati prospicienti lo scalo, ossia l'area di varo e alaggio, di cui il PRP prevede la conservazione, anche se con destinazioni differenti. Questo progetto comprende i fabbricati dal n° 7 al n°24.

Progetto 2: Il Fabbricato n° 27 con annesso il n° 25.

Progetto 3: I Fabbricati da demolire e quelli privi di area prospiciente al mare. Questo progetto comprende i fabbricati dal n° 1 al n°6 oltre all'immobile della Capitaneria di Porto destinato originariamente all'ufficio leva.

Progetto 4: L'area di alaggio e varo.

Il progetto prevede anche una ***risistemazione delle concessioni demaniali*** attualmente in essere per ottimizzare i percorsi di lavoro e ridurre le interferenze lavorative tra gli stessi, al fine di garantire una maggiore sicurezza sui luoghi di lavoro (Tav. G P2).

Tutti gli interventi proposti nei vari progetti sono compatibili con le previsioni urbanistiche della zona e con il sopra citato ***"protocollo di intesa"*** sottoscritto dal comune di Molfetta nel marzo del 2018.

Progetto 1 – immobili 7÷24

Il progetto consiste, per le ragioni meglio esplicitate nel seguito, in un intervento di ristrutturazione edilizia ex art. 3 comma 1 lettera *d* del DPR 380/01, ossia l'esecuzione di opere volte al ripristino o alla sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica nonché quelli volti al ripristino di edifici, o parti di essi, eventualmente crollati o demoliti, attraverso la loro ricostruzione, purché sia possibile accertarne la preesistente consistenza.

Tali opere sono compatibili con un successivo cambio di destinazione d'uso, quando avverrà il trasferimento dei cantieri navali nella nuova destinazione in corso di progettazione.

L'intento primario, quindi, è quello di salvaguardare e conservare la tipologia e la forma degli edifici esistenti, intervenendo con azioni finalizzati al loro adeguamento strutturale, igienico sanitario e impiantistico.

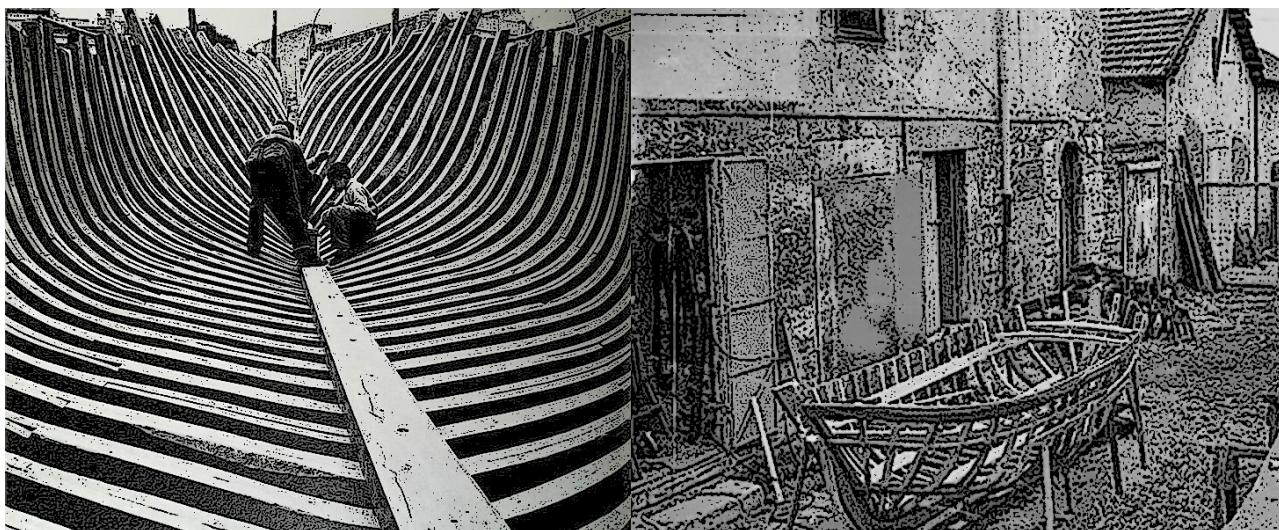
Per quanto attiene gli impianti e gli aspetti igienico sanitari l'intervento proposto consiste nelle demolizioni e smantellamenti degli impianti esistenti, tutti obsoleti e non adeguati alle norme vigenti, e la realizzazione di nuovi impianti. Sono stati adeguati anche gli ambienti interni con spogliatoi e servizi igienici in modo da adeguare le unità immobiliari alle esigenze di igiene e sicurezza del lavoro.

Per quanto attiene le strutture, si è considerato che intervenire sulle strutture esistenti, essenzialmente in legno e in metallo, tutte prive di una idonea manutenzione nel tempo, sarebbe stato un intervento poco conveniente che avrebbe portato al massimo ad un *adeguamento* o ad un *miglioramento* sismico. L'intervento proposto invece consiste nella demolizione delle strutture lignee o metalliche esistenti e nella realizzazione di una nuova struttura lignea indipendente, completamente conforme alla vigente normativa in materia (NTC 2018), senza alterare l'aspetto esteriore degli immobili e riproponendo su tutti i fabbricati la copertura ventilata e coibentata con finitura superficiale in tegole rosse, analoghe a quelle esistenti. Solo per l'edificio n° 20, l'unico fabbricato in cemento armato, si procederà con la ricostruzione di un tetto metallico.

A completamento degli interventi suddetti (vedasi tavole sinottiche) sono state previsti: 1) interventi di manutenzione sulle murature esistenti consistenti in interventi di cuci-scuci, ove necessari, e interventi di stilatura dei giunti con malta naturale ed, infine, il trattamento delle superfici verticali esistenti con intonaco o scialbatura a calce e successiva pitturazione a calce di colore bianco; 2) la sostituzione dei serramenti in legno o in ferro danneggiati riproponendo la stessa colorazione di quella esistente, o il ripristino delle parti ammalorate di infissi esistenti con successivo trattamento superficiale idrorepellente e ripristino della colorazione con verniciatura ad olio; 3) la realizzazione di una nuova pavimentazione interna dei singoli edifici con pavimentazione del tipo industriale previo massetto di sottofondo per movimentazione carichi realizzato con cemento fibrorinforzato;

Progetto 2 – immobile 27 (ex CINET) e immobile 25

Il progetto riguarda la sistemazione del fabbricato n° 27 storicamente sede dei cantieri CINET e ormai abbandonato da anni. Preso atto che la realizzazione della nuova sede della Capitaneria di Porto ha, di fatto, scollegato la struttura dal mare, appare chiaro che è ormai anacronistico pensare di poterla destinare nuovamente a cantiere navale. Pertanto il progetto, in considerazione delle sue dimensioni, le più grandi della zona, propone una nuova destinazione come museo cittadino. In particolare il progetto propone lo spostamento del Museo del Mare attualmente ubicato in un piccolo spazio della fabbrica di San Domenico. L'intervento edilizio è assimilabile agli interventi previsti in precedenza per il progetto 1, fatto salvo il cambio di destinazione d'uso. Tuttavia per lasciare una testimonianza storica della tipologia costruttiva utilizzata per i cantieri navali, nel progetto si propone l'integrale conservazione dell'immobile n° 25 e della sua area circostante, una vera e propria officina all'aperto dove si costruivano i telai delle imbarcazioni, l'unica area completamente visibile da strada pubblica (Via San Carlo). Il progetto prevede anche la totale demolizione dell'immobile 26 (superfetazione rispetto al contesto storico in esame). Tale scelta consentirà di annettere tale immobile al museo del mare consentendone quindi la fruizione e, nel contempo, conservando la memoria storica del contesto analizzato.



Progetto 3 – immobili da 1 a 6 e fabbricato ex leva

Il progetto, in conformità al PRP, prevede la demolizione dei fabbricati n° 4, n° 28 e il fabbricato "ex leva", mentre per i fabbricati da 1, 2, 3, 5 e 6 si prevede una serie di interventi analoghi a quelli già proposti per il progetto 1.

Progetto 4 – Area di alaggio e varo

Il progetto propone la realizzazione due interventi ben distinti e separati da realizzare in due tempi. Il **primo**, ossia quello in cui i cantieri navali non si sono ancora trasferiti nella nuova destinazione, l'area dello scalo sarà appianata per consentire le operazioni di alaggio e varo con l'uso di "travel lift", ossia una gru a ponte in grado di trasportare imbarcazioni anche di grandi dimensioni. La realizzazione del piano cementizio sarà volutamente realizzato al di sotto della sistemazione stradale definitiva in modo da consentire un successivo intervento di sistemazione dopo il trasferimento dei cantieri navali. Sarà comunque necessario creare gli impianti di raccolta delle acque meteoriche. Il **secondo** intervento consisterà nella sistemazione definitiva dell'area di scalo in coerenza con il PRP, ossia la creazione di uno spazio pubblico, fronte mare, a servizio degli stabili e tale da consentire un importantissimo elemento di collegamento tra il Duomo e la Madonna dei Martiri (Tav. G P3).

9. Relazione compatibilità paesaggistica Progetti 1, 2, e 3

La presente relazione di compatibilità paesaggistica è parte integrante della Relazione generale di cui al progetto di fattibilità relativo alla “manutenzione straordinaria e adeguamento degli edifici a servizio delle attività di cantieristica navale in località spiaggia Maddalena” a cui se ne rimanda la lettura per gli aspetti generali e la consultazione delle tavole grafiche. Occorre, però, sottolineare che la presente relazione di compatibilità paesaggistica riguarda solo ed esclusivamente i progetti 1, 2 e 3 e cioè solo l'intervento edilizio sui fabbricati esistenti.

Stato dei luoghi

L'area comprende vari edifici, distribuiti in maniera longitudinale e parallelamente alla linea di costa, destinati alle attività cantieristiche, su suolo demaniale.

Gli immobili sono dati in concessione demaniale alle aziende del settore cantieristico.



Stralcio area cantieri

I fabbricati insistenti nell'area dei cantieri risultano realizzati nella prima metà degli anni del secolo scorso e più precisamente intorno al 1940 quando i primi “maestri d'ascia” molfettesi si insediarono nell'area dell'attuale scalo di alaggio avendo a disposizione una superficie più ampia per la costruzione dei natanti e dei pescherecci. Sostanzialmente gli edifici destinati a deposito dei natanti e degli attrezzi cantieristici, sono stati realizzati con muratura portante in blocchi di tufo, successivamente

intonacati e coperture principalmente realizzate con struttura in capriate di legno a falda unica o a doppia falda. Solo per quanto concerne l'edificio n. 20, attualmente la struttura risulta realizzata con pilastri in c.a. e tamponamenti in tufo e solaio piano in latero-cemento. Negli anni gli edifici in questione hanno subito trasformazioni che hanno portato ad una frammentazione e ad una disomogeneità delle tipologie edilizie e dei materiali utilizzati, intervenendo in modo dissennato alla realizzazione di coperture a struttura metallica tamponate con lamiere grecate o a realizzazione di pensiline in adiacenza ai fabbricati per il ricovero dei natanti.

Urbanisticamente l'area dei cantieri navali è inserita a ridosso dell'ambito urbano con caratteristiche urbanistiche prettamente riconducibili ai primi dell'Ottocento con "blocchi" pressoché di forma regolare e sistemazione urbana delle strade a scacchiera con vie più importanti (Via Madonna dei Martiri) e strade più strette in asse ortogonale (Vico I,II,III...XX Madonna dei Martiri) che intersecano in maniera regolare la strada principale, definendo in maniera precisa il costruito. Le strade così definite secondarie "sfociano" a mare proprio nella zona dei cantieri, delineando la forma degli edifici e definendo le strade di accesso agli stessi.

Il regime giuridico e urbanistico

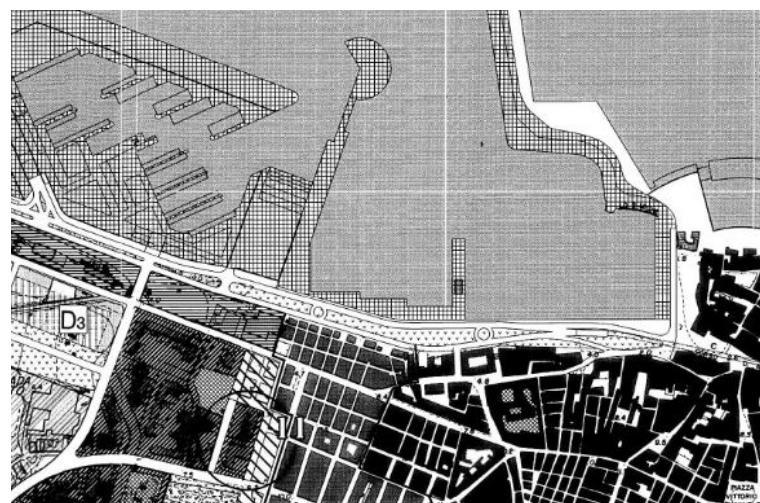
L'area dei cantieri navali è situata nel centro storico del comune di Molfetta. La maggior parte dell'area in questione rientra in "Zona Territoriale Omogenea di tipo A2" - aree urbane edificate comprendenti tessuti edilizi formalizzate su griglie geometriche ottocentesche e primo novecentesche (art. 32 NTA) secondo il PRGC. Inoltre, per una minima parte ad ovest, l'area comprende una superficie destinata a "Zona Territoriale Omogenea C".

La zona è inserita nella perimetrazione dei territori costruiti che il Comune di Molfetta ha approvato con delibera di C.C. n. 42 del 23/10/2001.

Oltre a essere inserita nel PRGC, l'area, rientra nel Piano Generale del Porto approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 558 del 15/05/2006. L'area oggetto di intervento rientra in area definita "Area di ampliamento cantieri navali e scali di alaggio". I vecchi capannoni, così come definito nell'art. 10 delle NTA del PRGP, potranno essere ristrutturati ed accogliere funzioni di servizi urbani pubblici e privati. Per consentire la nuova viabilità si prevede quindi la regolarizzazione del piano di alaggio e varo, e l'eliminazione di alcune strutture esistenti.

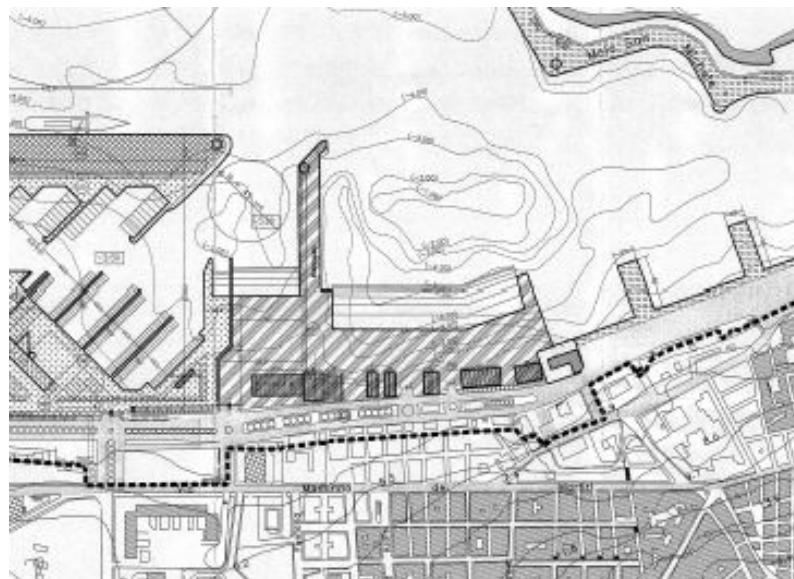
In particolare il PRP prevede la demolizione di tre fabbricati: due immobili, attualmente in concessione demaniale (il n. 4 e il n. 28), e l'immobile ex ufficio leva

della Capitaneria di Porto.



Stralcio Tav. D05 PRGC

Il PRP, oltre ad intervenire sulle aree esistenti, prevede, per quella zona, l'allungamento dell'area di varo e alaggio verso il mare in modo da realizzare nuovi opifici per la cantieristica navale.



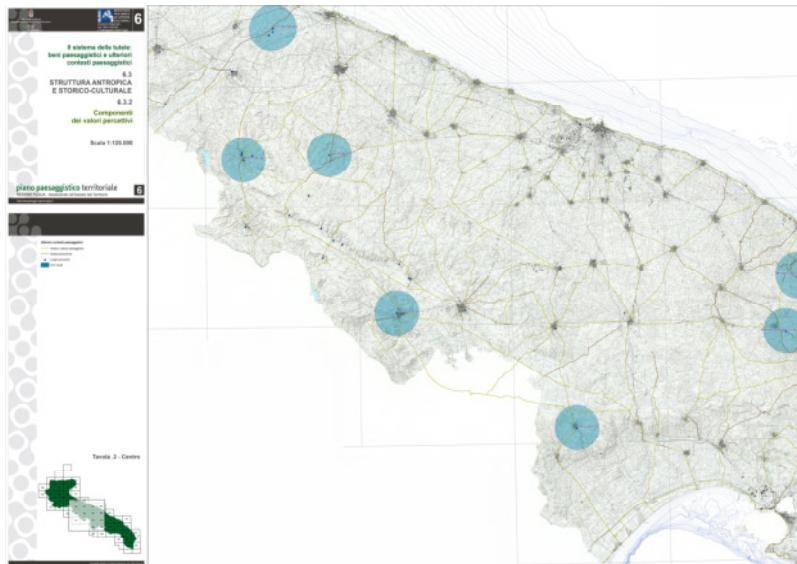
Stralcio Tav. E10.1 PRGP

Per quanto concerne il PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) approvato con delibera di G.R n. 176 del 16/02/2015, l'area di intervento è inserita nei BP (Beni Paesaggistici) relativi ai "territori costieri" e negli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP) – "Città consolidata". Solo marginalmente, nella zona ad est, la componente dei valori percettivi denominata "strade a valenza paesaggistica" lambisce gli edifici denominati ex CINET (edificio n. 27).

Per quanto concerne gli UCP menzionati (*città consolidata e strade a valenza*

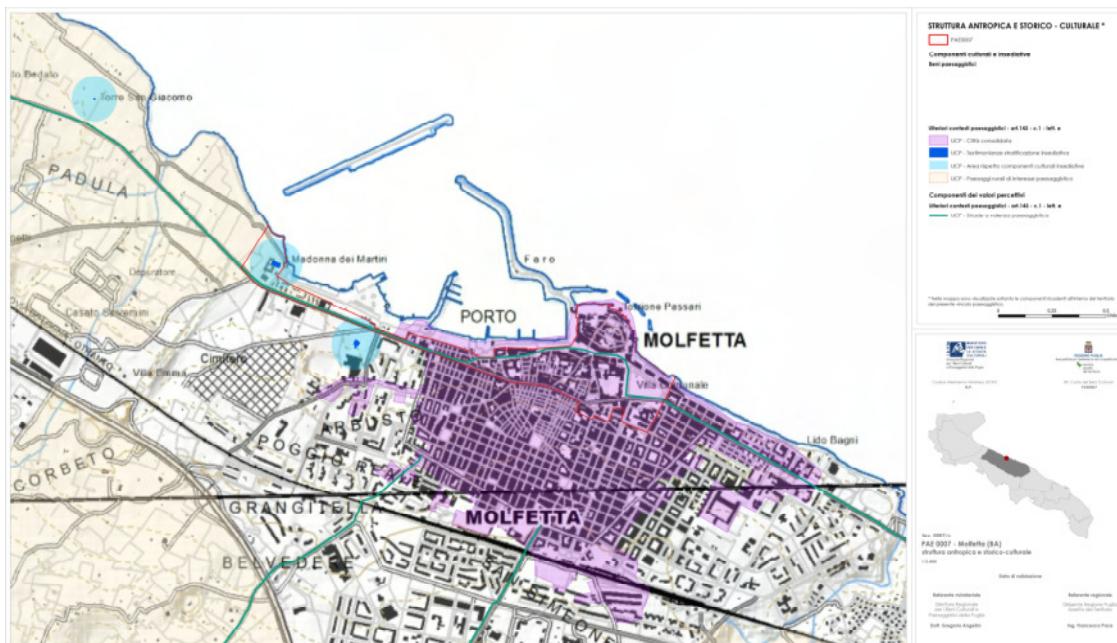
paesaggistica) gli interventi sugli edifici destinati alla cantieristica navale di cui ai progetti 1, 2 e 3, sono in sinergia con gli indirizzi e le direttive descritte nelle NTA del PPTR, in quanto assicurano la riqualificazione e la valorizzazione ambientale della fascia costiera nonché tutelano la integrità dei valori paesaggistici senza compromettere visuali e luoghi panoramici di pregio.

Infatti gli interventi proposti non inficiano in alcun modo l'aspetto esteriore degli edifici, mantenendo la forma, la tipologia, intervenendo solo sull'involucro con ripristino di intonaco e pitturazioni naturali.



Stralcio Tav.6.3.2 PPTR

Anche nelle tavole grafiche della schede PAE n. 007 riferita al territorio costiero del comune di Molfetta si può notare come l'area dei cantieri è esclusa dalla fascia di



Stralcio scheda PAE 007 Struttura antropica-storico-culturale

notevole interesse pubblico e rientra solo nell'UCP "città consolidata".

Pertanto dall'analisi appena eseguita, l'area risulta soggetta al parere di compatibilità per quanto concerne il solo UCP "città consolidata".

Di livello superiore appare il Bene Paesaggistico “territori costieri” nel quale l’area di intervento rientra. Tale BP, che ha come riferimento normativo l’art. 142 c.1 lett. a) del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lvo 42/2004) e include tutta la fascia costiera per una profondità costante di 300 metri a partire dalla linea di costa. Tuttavia occorre verificare se l’area dei cantieri navali di Molfetta è esclusa dal suddetto vincolo poiché compresa nel perimetro delle zone A e B e, pertanto, esclusa per esplicita previsione di legge. Se così fosse, ai sensi del comma 2 dell’art. 142, se ne prevede l’esclusione. Infatti, da un attento esame si è potuto constatare che l’area dei cantieri navali non è inserita nell’area di notevole interesse paesaggistico ai sensi della Legge n. 1497/39 così come definito dal DM n. 325 del 12.12.1967. Si riporta uno stralcio del Decreto, che esclude l’area dei cantieri:

Tratto M-N: via La Vista, piazza Garibaldi, via Orsini fino al mare.

Dal presente vincolo si intendono escluse due zone demaniali marittime: la prima, comprendente il porto di Molfetta (delimitata dal molo foraneo, dal molo di ponente, dalle banchine Seminario e S. Domenico e dallo scalo di alaggio) e la seconda, denominata « Secca dei Pali », compresa tra il molo di ponente e la chiesa della Madonna dei Martiri.

Il presente decreto sarà pubblicato ai sensi e per gli effetti dell’art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella *Gazzetta Ufficiale* insieme con il verbale della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Bari.

Stralcio GU 325-1967

Tuttavia, anche qualora l’area dello scalo non fosse soggetta quindi a parere paesaggistico né ai sensi del PPTR né del Codice, gli immobili e le aree potrebbero risultare comunque soggetti al parere storico-culturale del Codice ai sensi dell’art. 10, in quanto la loro datazione risale alla prima metà del novecento.

(Stralcio dell’articolo 10 del D. L.vo 42/2004):

comma 1. Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

Comma 4. Sono comprese tra le cose indicate al comma 1 e al comma 3, lettera a):

a) ...; g) le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico; h).....

Comma 5. Salvo quanto disposto dagli articoli 64 e 178, non sono soggette alla disciplina del presente titolo le cose indicate al comma 1 e al comma 3, lettere a) ed e), che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre settanta anni, nonché le cose indicate al comma 3, lettera d-bis), che siano opera di autore vivente o la cui esecuzione non risalga ad oltre cinquanta anni.

Compatibilità paesaggistica

L'area in esame è a diretto contatto con un area di particolare pregio architettonico (DM n. 325 del 12.12.1967); è inserita nell'Ulteriore Contesto Paesaggistico denominato "città consolidata" (ai sensi del PPTR Puglia); è inserita nella fascia dei 300 m dalla costa secondo l'art. 142 c.1 lett. a) del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lvo 42/2004). Il progetto in esame, attraverso le scelte proposte, non altera l'aspetto paesaggistico dell'intorno, anzi ne migliora le caratteristiche funzionali e intrinseche, rendendo la fascia degli edifici destinati ai cantieri navali uniforme e ben integrata con il contesto paesaggistico esistente.

L'aver proposto una nuova struttura completamente indipendente ma interna ad ogni singolo edificio, nonché la scelta di riproporre le coperture con struttura lignea e tetti a falde realizzati con tegole in terracotta alla marsigliese, fa sì che la qualità paesaggistica dell'ambiente circostante non cambi e che le visuali prospettiche e percettive rimangano inalterate, pur garantendo prestazioni funzionali perfettamente adeguate alle attuali normative strutturali e impiantistiche. L'intervento, infatti, garantisce un'adeguata funzionalità dell'involucro e degli ambienti per l'attuale destinazione d'uso e li rende pronti anche ad una eventuale ri-funzionalizzazione.

La conformazione planimetrica e insediativa della stratificazione storica di Via Spiaggia Maddalena, non viene in alcun modo intaccata, lasciando perfettamente intatta la fruibilità degli spazi, non occultando alcuna visuale panoramica o prettamente di cono visivo, garantendo una perfetta compatibilità al contesto ambientale che la circonda.

Si garantisce la perfetta sintonia con gli indirizzi di tutela dettati dallo strumento adottato e approvato dalla Regione Puglia, sottolineando che l'area demaniale in questione rimarrà essenzialmente a servizio delle stesse ditte che fino ad oggi ne hanno usufruito, tutelandola da usi impropri e garantendone la sua uniformità.

Per quanto concerne i progetti 1 e 3, oltre alla introduzione di una struttura indipendente completamente interna all'involucro, tale da garantire la immutabilità dei luoghi, nonché la salvaguardia del bene nella sua accezione di interesse storico-artistico (art. 10 D.Lvo 42/2004 e s.m.i.), si interverrà sul solo contenitore edilizio di ogni singolo edificio con interventi di natura straordinaria consistenti nel ripristino delle finiture delle murature esistenti , nel completamento della finitura esterna con colorazioni bianche, in modo da uniformare i "blocchi" e assicurare che gli stessi non

saranno minimamente compromessi, lasciando inalterati gli scenari dai quali si scorgono quadri naturali di grande bellezza e panoramicità, garantendo che le insenature portuali e gli specchi d'acqua caratteristici rimarranno integri e immutati. Per quanto riguarda il progetto 2, in maniera costruttivamente analoga al precedente, la proposta di modificare la destinazione d'uso per realizzare il nuovo Polo Museale del Mare, conservando l'involucro edilizio dell'edificio 27, non sarà percepibile dall'esterno in alcun modo. Verrà salvaguardata la tipologia edilizia esistente senza creare contrasto con l'ambiente circostante. Il progetto, inoltre, prevede di inglobare l'edificio n. 25 nel complesso del Museo del Mare, lasciandolo nello suo stato originario, con interventi di sola manutenzione straordinaria, come "testimonianza storica" della tipologia edilizia, come "ricordo" di un periodo storico legato ad un'attività che ha caratterizzato per oltre un secolo l'area in esame.

In virtù di quanto appena esposto i sottoscritti ing. Domenico Mastropierro regolarmente iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bari al n. 6071 e arch. Francesco Poli iscritto all'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bari al n. 1557,

Asseverano

La compatibilità paesaggistica delle opere da eseguirsi in merito agli indirizzi e le direttive previste dalle NTA del PPTR Regione Puglia.

(I progettisti)