



CITTÀ DI
GIOVINAZZO

11 Maggio 2022

VERSO IL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Incontro Partecipativo

Consulenza scientifica



Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari

Responsabile scientifico: prof. Francesca Calace

Gruppo di lavoro: arch. Alessandra Rana, arch. Paola Sepe

Valutazione Ambientale Strategica

arch. Carlo Angelastro

Che cos'è il Piano Regolatore Portuale?

Il PRP è uno strumento di pianificazione costiera, *«delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto [...], individua anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate»* (L. n. 84/1994, art.5)

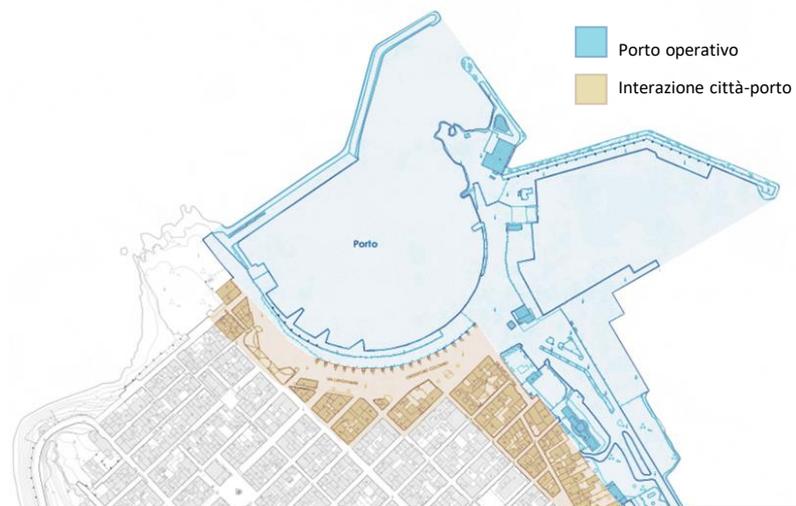
Il PRP è finalizzato alla regolamentazione **dei bacini portuali e delle aree contermini** e definisce (L.R. n. 17/2015, art. 5):

- le scelte strategiche di sviluppo spaziale e funzionale dell'area portuale;
- l'ambito territoriale;
- l'assetto complessivo e le sue condizioni di compatibilità ambientale e identità dei luoghi;
- la valorizzazione dell'interazione città-porto.

Che cos'è il Piano Regolatore Portuale?

Il PRP definisce le diverse parti del porto, individuando nell'ambito portuale (LL.GG. per la redazione dei Piani Regolatori Portuali, Consiglio Superiore Lavori Pubblici, 2004) :

1. un sotto-ambito portuale in senso stretto, il **porto operativo**;
2. un sotto-ambito di **interazione città-porto**, di collegamento tra le aree portuali compatibili con i flussi e le attività urbane e la città stessa; comprende **gli innesti e gli affacci urbani**, le attrezzature urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità.



Il porto operativo

Per “porto operativo” si intendono le aree portuali propriamente dette, connesse alle **funzioni portuali primarie** a cui riconoscere propria identità e autonomia.

(ormeggio; carico e scarico delle merci; stoccaggio in magazzini e/o piazzali; servizi portuali, ecc.)

Il Piano definisce tre elementi coordinati tra loro:

1. un disegno dell'**assetto** conseguente ad una previsione temporale (10÷15 anni);
2. le possibili **destinazioni d'uso** dell'area;
3. le condizioni e i **criteri di qualità** che creano una griglia di riferimento per i progetti che seguiranno il piano.

La **flessibilità** del piano permette, nel tempo, di apportare modifiche al piano all'interno dei criteri della “griglia di riferimento”.

Il porto operativo è costituito da un insieme di **aree collegate tra loro**.



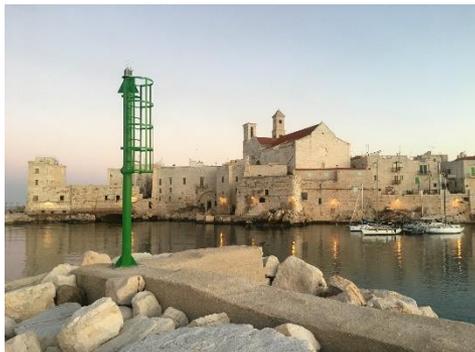
L'area di interazione tra città e porto comprende le attrezzature legate ai servizi portuali, ma anche ad attività propriamente urbane come il commercio e la cultura.

Il Piano definisce tre elementi coordinati tra loro:

1. un disegno dell'**assetto** conseguente ad una previsione temporale (10÷15 anni);
2. le possibili **destinazioni d'uso** dell'area;
3. individuazione di **strumenti di supporto** alle future decisioni: condizioni e **criteri di qualità** che creano una griglia di riferimento per i progetti che seguiranno il piano.

L'area di interazione città-porto può essere **frammentata in più parti**. Nella sua definizione sono fondamentali gli **innesti urbani**, direttrici con legame fisico e sociale fra la città e l'area portuale; tuttavia le **relazioni** possono essere anche solo **visive**.

La **flessibilità** del piano permette di individuare criteri nelle aree di interazione città-porto, con una griglia di condizioni e **criteri a maglia "ampia"**.



Il porto è un nodo complesso connesso con altri nodi: la città e gli altri nodi di trasporto.

«Si pone oggi come parte di una rete infrastrutturale di dimensione territoriale che interagisce con le diverse realtà locali, [...] costituendo una **rete di dimensione sovraregionale** che apre il porto al mondo e nello stesso tempo, il suo rapporto con la rete insediativa gli restituisce il radicamento con il luogo.»

– LL.GG. per la redazione dei Piani Regolatori Portuali, Cap. A2 –

Da questo punto di vista, il porto di Giovinazzo, insieme a quello di Bisceglie e ai porti minori di Bari, ricopre un ruolo secondario nel sistema territoriale, con una dimensione ridotta e a stretto contatto con la città storica, lontana dalle arterie viarie principali, a differenza di Molfetta, ancora in espansione ma ben collegato alla SS16 bis, e di Bari, unico porto del Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale.

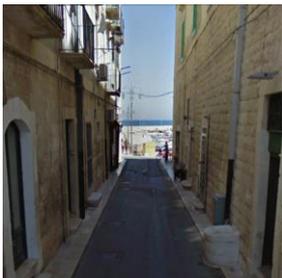
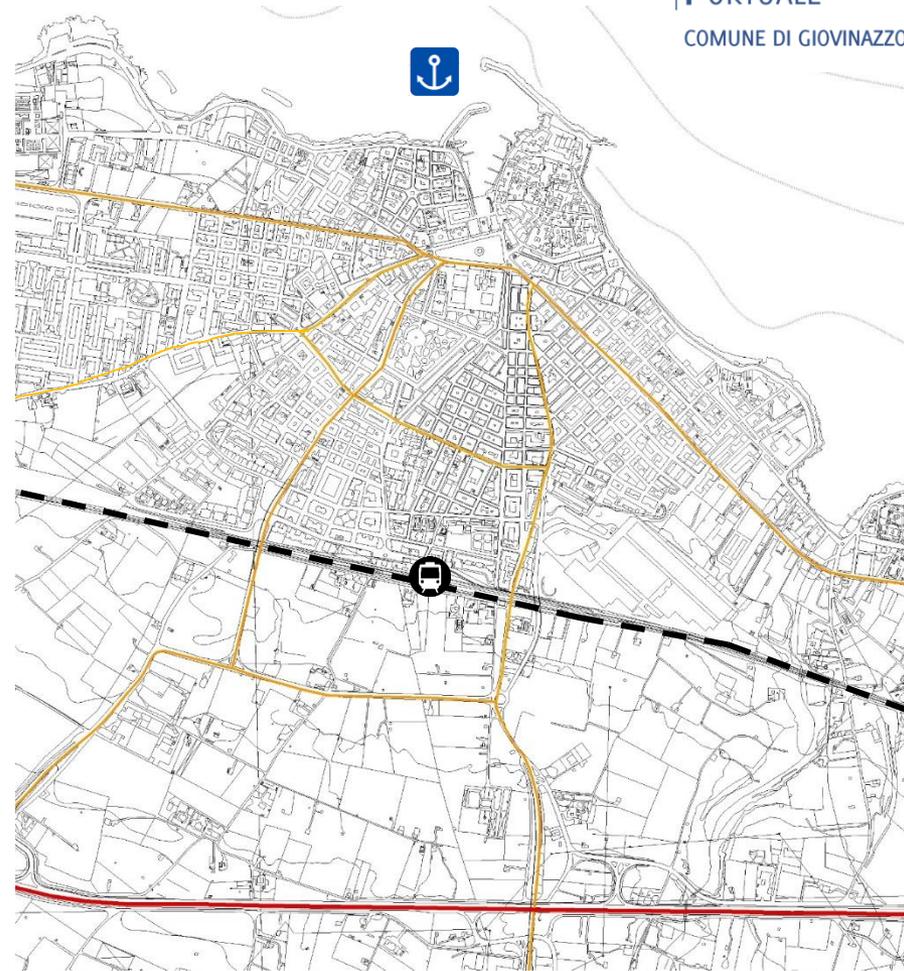


Il porto nel sistema locale

«E' compito della pianificazione ricomporre il senso e l'efficacia della rete, connettendo e nello stesso tempo distinguendo, integrando, ma anche esaltando le singole identità. »

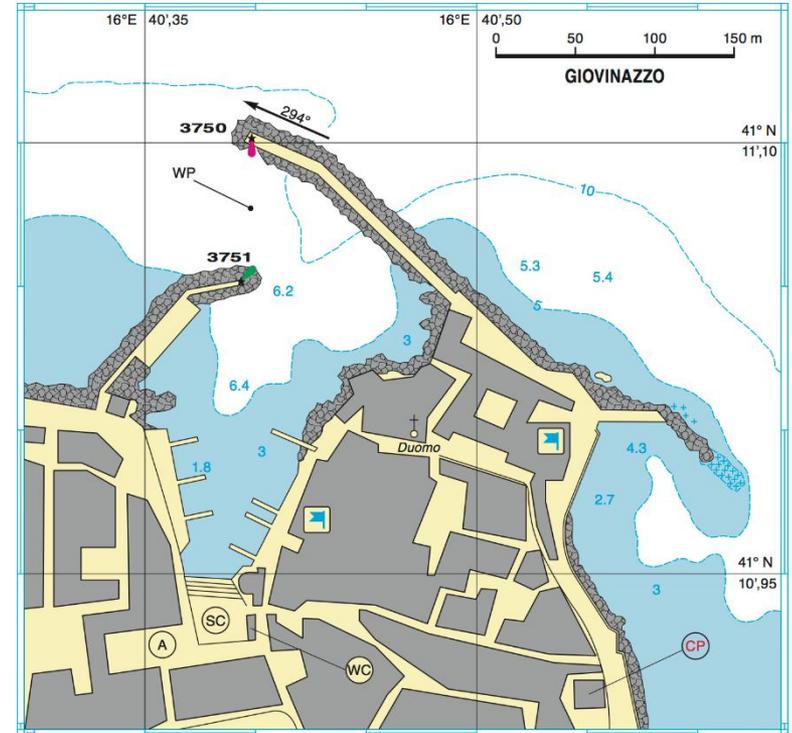
– LL.GG. per la redazione dei Piani Regolatori Portuali, Cap. A2 –

L'**accessibilità** del porto, oggi, è molto **limitata** sia rispetto agli assi territoriali data l'assenza di un collegamento diretto alla SS 16bis e all'autostrada, sia rispetto alla viabilità urbana che in prossimità di Cala Porto subisce un forte **restringimento delle carreggiate** (via Marina, via S. Andrea, via Vallone) nonché l'assenza di parcheggi e una marcata predominanza di **strade pedonali** e ZTL sulle carrabili (via Marina, via R. Messere) che si accentua in periodo estivo ed impedisce un raggiungimento rapido degli ormeggi e dei moli.



Il porto di Giovinazzo

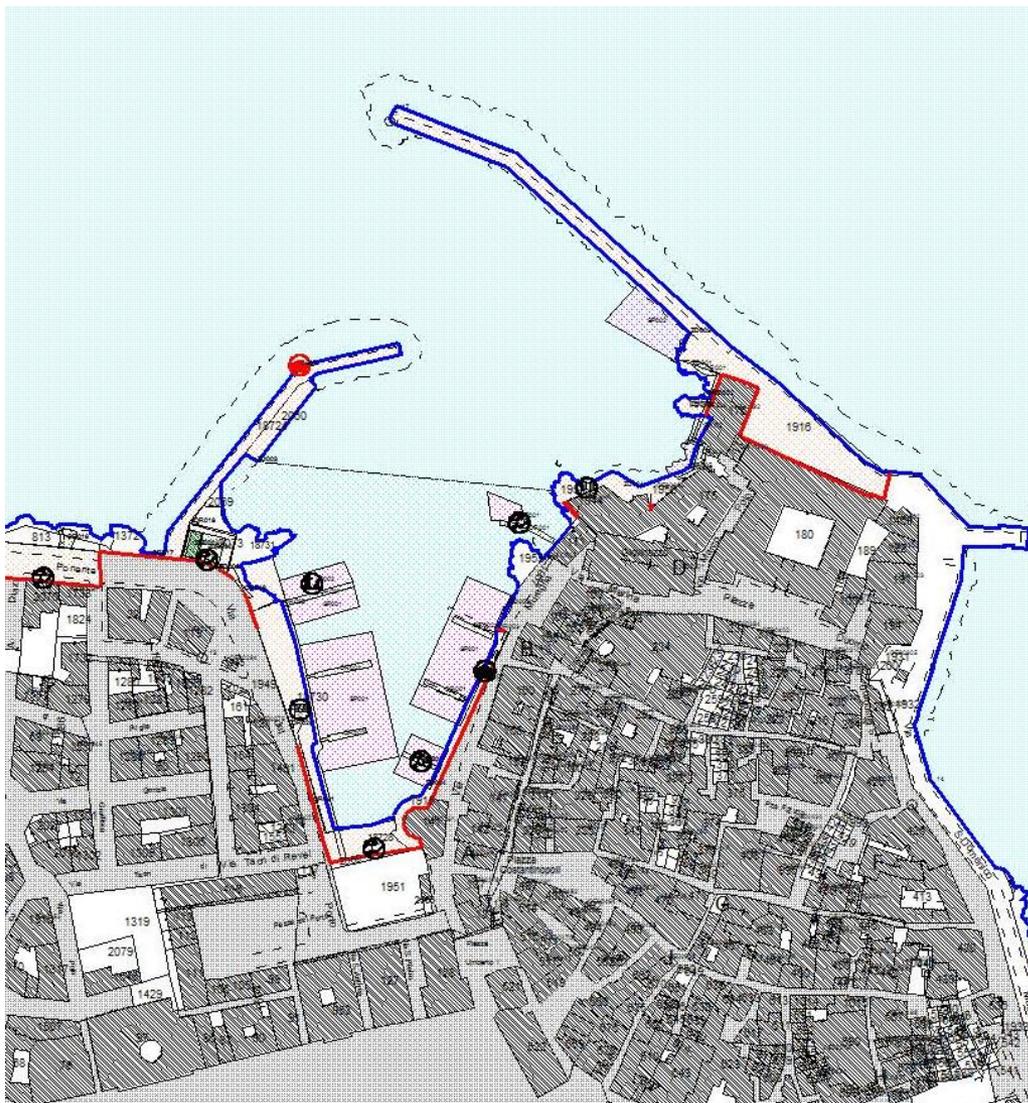
- I **venti** dominanti sono quelli del I e IV quadrante, ridosso nel II e III quadrante e traversia di maestrale e greco levante.
- Il **fondale** marino è misto sabbia e roccia con pescaggio massimo in banchina tra i 0,50 e i 2,30m.
A ridosso del molo di ponente si addensano sedimenti sabbiosi.
- Il porto è protetto due **moli frangiflutti**, il molo di sottoflutto a ponente e il molo di sopraflutto a levante



Il porto di Giovinazzo

- Nello specchio d'acqua sono presenti 7 pontili galleggianti, 5 in concessione e 2 in consegna al Comune di Giovinazzo.
- Nel porto sono presenti al 2017 (Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, O.C.P n. 8/2017):
 - 6 unità da pesca (abilitate alla pesca costiera locale, entro le 3MN)
 - 100 unità da diporto fino a 10m
- Allo stato attuale la disciplina degli ormeggi e la divisione funzionale del porto è contenuta nel “Regolamento di sicurezza portuale di Giovinazzo”, approvato con O.C.P. n.5 del 15.02.2018.





Legenda

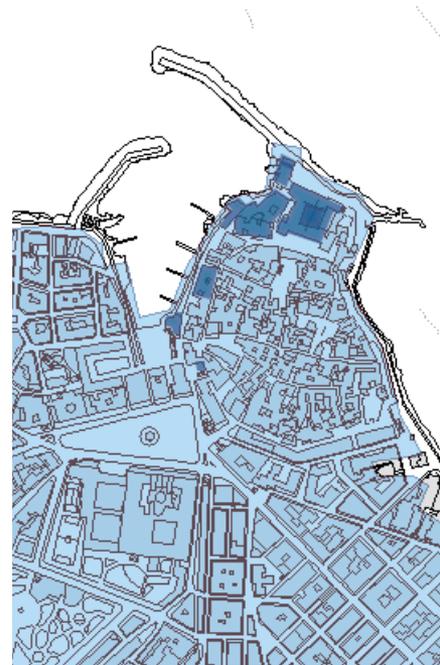
	Particella catastale		Fascia di rispetto
	Area occupata da strada pubblica		Turistico-Ricreativo (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Area occupata da acqua pubblica		Turistico-Ricreativo anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Fabbricato catastale demaniale (conforme) o manufatto demaniale non occupato (conforme)		Cantieristica Navale (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Fabbricato catastale non demaniale		Cantieristica Navale anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Linea di costa		Diporto Nautico (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Dividente demaniale		Diporto Nautico anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Specchio acqueo richiesto o concesso		Pesca ed Acquacoltura (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Opera da realizzare		Pesca ed Acquacoltura anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
	Fascia del mare territoriale		Produttivo ed Industriale (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Produttivo ed Industriale anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Tutela Ambientale (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Tutela Ambientale anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Vario (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Vario anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Non Specificato (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Non Specificato anomala (D=Domanda; L=Licenza; F=Atto Formale; DR=Domanda Rinnovo; DS=Domanda Suppletiva; A=Autorizzazione Suppletiva)
			Altri Usi Pubblici (DC=Domanda di Consegna)
			Non Specificato (DC=Domanda di Consegna)
			Altri Usi Pubblici anomala (DC=Domanda di Consegna)
			Non Specificato anomala (DC=Domanda di Consegna)
			Altri Usi Pubblici (C=Consegna)
			Non Specificato (C=Consegna)
			Altri Usi Pubblici anomala (C=Consegna)
			Non Specificato anomala (C=Consegna)

Il Patrimonio culturale in ambito portuale

Le considerazioni sull'area portuale di Giovinazzo non possono prescindere dalla **tutela e valorizzazione** del centro storico e dei beni culturali ad essa strutturalmente legati per posizione e per valore storico-architettonico, oltre che per l'attrattività degli stessi sulle rotte turistiche con il conseguente impatto sulle economie locali.

L'intorno portuale è interamente tutelato dal PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale come "città consolidata", unitamente a tutto il nucleo antico ma ci sono alcuni elementi architettonici ulteriormente vincolati:

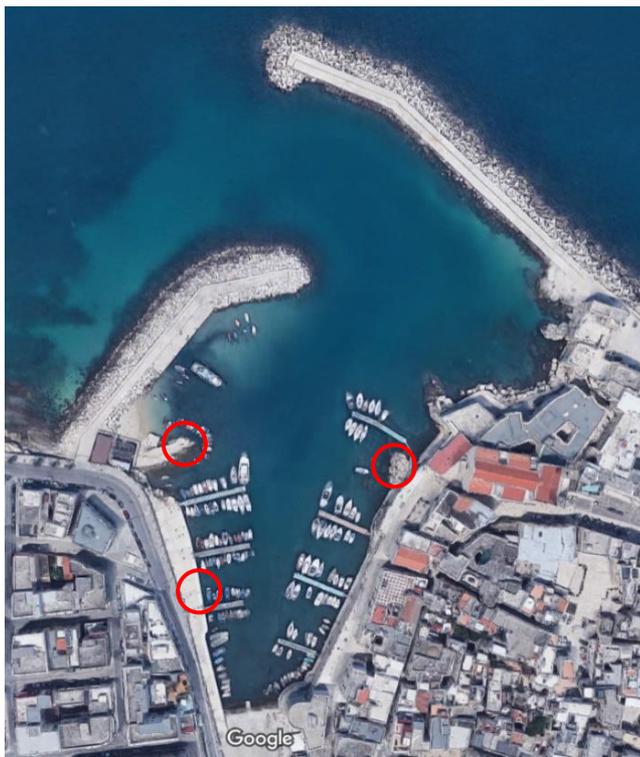
- il bastione aragonese o "Tamburo";
- la Cattedrale con il Palazzo Vescovile;
- il Fortino o "Vedetta sul Mediterraneo";
- il Palazzo Ducale;
- l'Arco Traiano;
- Palazzo Marziani su via Cattedrale.



Il Patrimonio culturale in ambito portuale

Esistono ulteriori elementi patrimoniali non sottoposti a particolare tutela: **tre colonne o bitte di ormeggio** in pietra, collocate ai lati opposti del porto, su parti rocciose emerse, la prima alla radice del molo di ponente, la seconda sulla banchina di ponente e la terza sul versante opposto, in prossimità dell'accesso all'ultimo pontile in concessione.

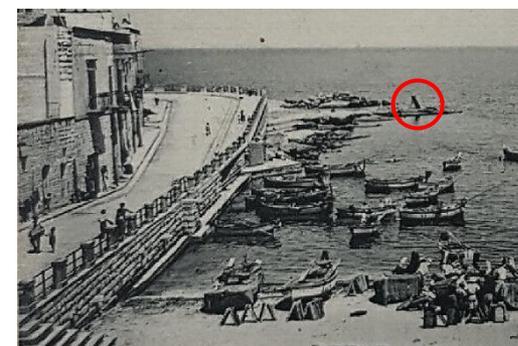
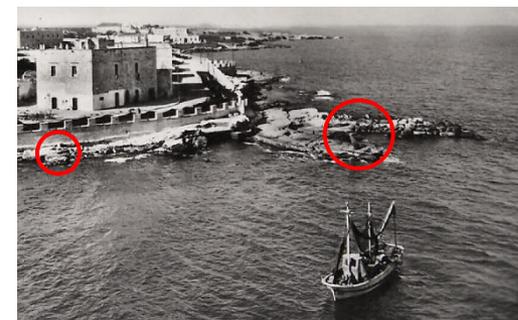
La presenza di questi elementi è documentata già nelle prime foto storiche del porto.



Colonna sul versante di ponente



Colonna sul versante di levante



Usi e pluralità dello spazio portuale

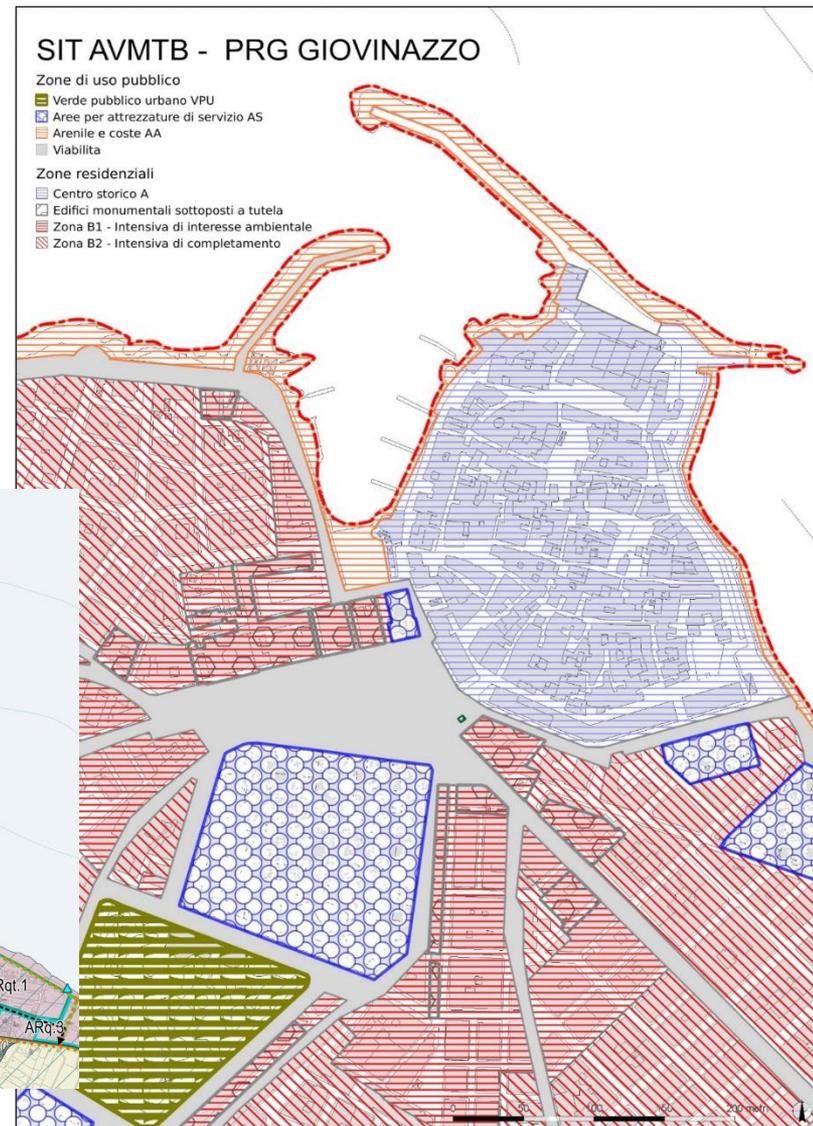
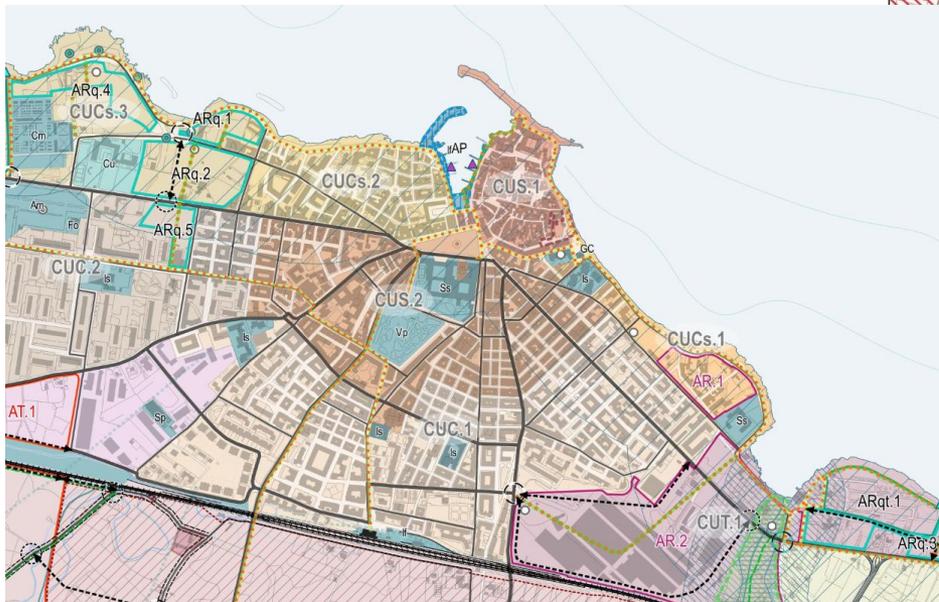


Lo strumento urbanistico vigente per l'ambito portuale è il PRG, Piano Regolatore Generale, approvato nel 1991.

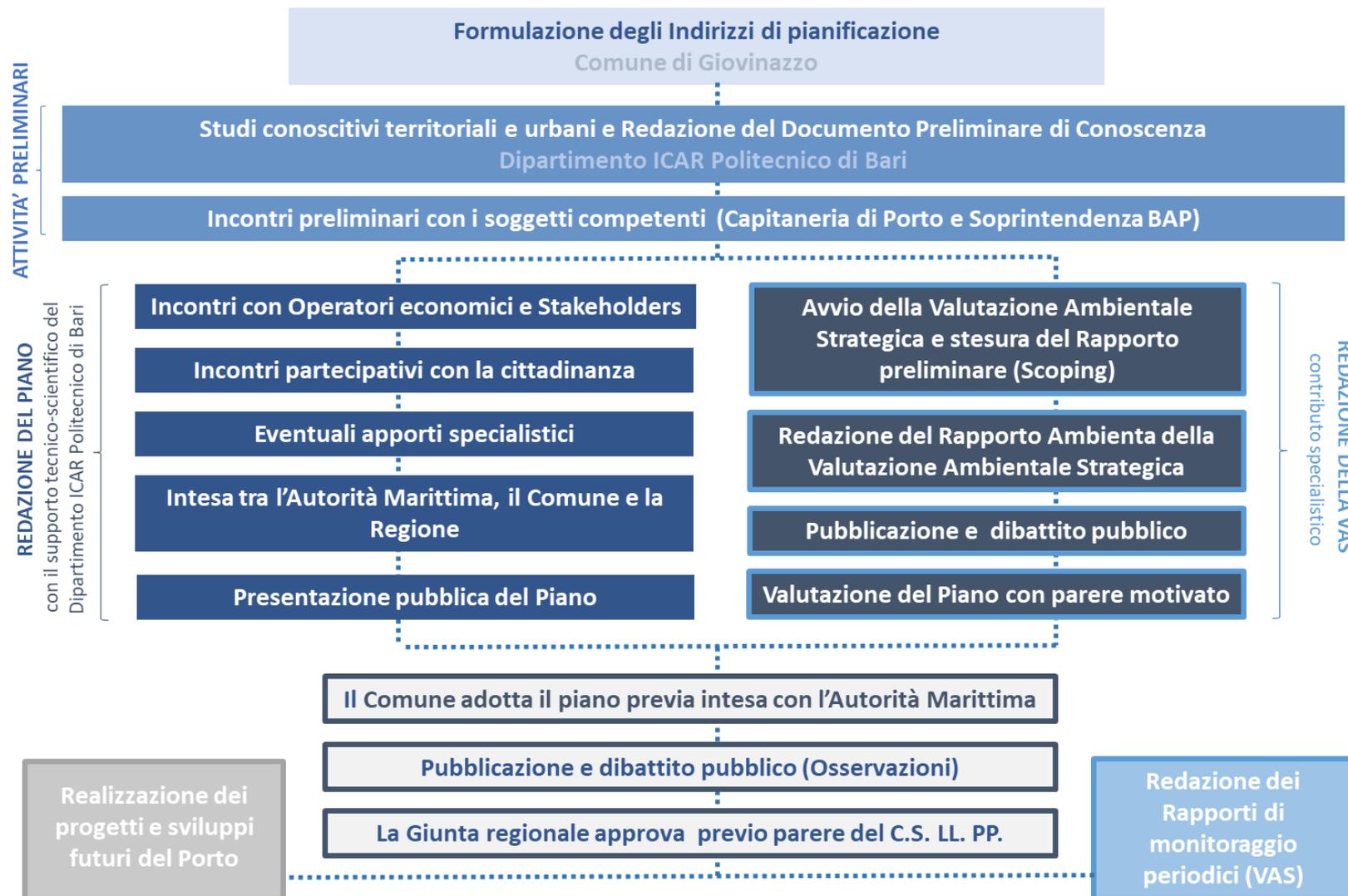
Il Comune ha adottato nel 2017 la proposta di adeguamento del PRG al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.

Nel 2019 è stata avviata la procedura per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale.

Piano Urbanistico Generale, Previsioni Strutturali



Il processo di formazione del Piano ai sensi della LR. 17/2015

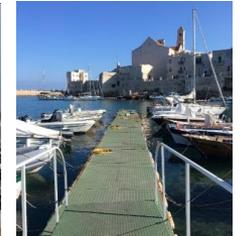
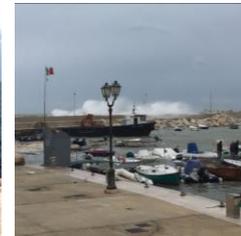


Potenzialità

- Forte relazione fisica e visiva con il contesto urbano storico;
- Elevata simbolicità dello skyline dell'approdo;
- Prossimità di servizi, attività commerciali e turistico-recettive;
- Vicinanza delle connessioni extraurbane (stazione RFI, aeroporto, SS16bis);
- Libera fruizione dell'ambito portuale per assenza di barriere fisiche di accesso (muri, recinzioni, cancelli, varchi).

Criticità

- Presenza di elementi architettonici non congruenti con il contesto storico (rampa disabili non integrata di accesso ai soli bagni, struttura alla radice del molo di ponente, piattaforma rialzata adiacente alle mura a levante in degrado);
- Mancanza di collegamenti interni continui;
- Scarsa agibilità dei pontili galleggianti a levante;
- Carezza di servizi in banchina e di spazi a terra per impianti (colonnine acqua ed elettricità, carburanti, dispositivi antincendio e di salvataggio; illuminazione)
- Mancata regolamentazione di usi consentiti;
- Scarsa accessibilità veicolare diretta e carezza di parcheggi pubblici;
- Posizionamento delle dighe foranee e incapacità di bloccare i venti dominanti e le mareggiate e conseguente insabbiamento dei fondali.



Obiettivi del PRP

razionalizzazione degli ambiti dell'infrastruttura portuale, armonizzando le aree da destinare all'attività della pesca, del diportismo, del traffico passeggeri, del transito e per le necessità dell'Autorità Marittime, focalizzando l'attività pianificatoria sul miglioramento della qualità dei servizi offerti senza escludere la possibilità futura di interventi strutturali.

Multifunzionalità del porto

mettendone in valore le **peculiarità morfologiche e funzionali**, sia all'interno del sistema della portualità regionale, di per sé già molto differenziato e articolato, che nella sua condizione di prossimità alle componenti patrimoniali e alla realtà urbana

Coerenza ed integrazione

con gli altri strumenti di pianificazione vigenti e con il redigendo Piano Urbanistico Generale, stante la possibilità per il PRP di indirizzare le previsioni anche su aree non demaniali

Promozione dello sviluppo locale

localizzando nelle attività in stretta relazione con il bacino portuale quanto necessario per innescare meccanismi capaci di creare **nuove opportunità** di impiego nei diversi settori, sia connesse alle attività portuali, sia al settore turistico e al relativo indotto

Obiettivi del PRP

Riorganizzazione spaziale degli ambiti portuali

sia operativo che di interazione città-porto, **razionalizzando la distribuzione delle funzioni** negli spazi esistenti anche attraverso una revisione delle attuali destinazioni d'uso degli spazi portuali, prevedendo il **potenziamento dei servizi offerti** (in termini di posti barca, impianti e reti tecnologiche, aree di sosta, attrezzature collettive) rispetto alle necessità dell'utenza e della Città

Rafforzamento della dimensione pubblica

sia in termini di interazione con la città che di fruizione degli spazi e dei servizi, per preservare lo storico rapporto che esiste tra la città e l'approdo, che aprendosi al settore turistico dovrà partecipare attivamente alla valorizzazione del paesaggio costiero e del prospiciente nucleo antico. Diviene fondamentale, perciò, che l'intero sistema portuale garantisca una **connessione pedonale continua**, interna all'ambito portuale e indipendente dal sistema viario urbano esterno, nel rispetto delle prescrizioni in materia di tutela paesaggistica e di sicurezza

Azioni del PRP

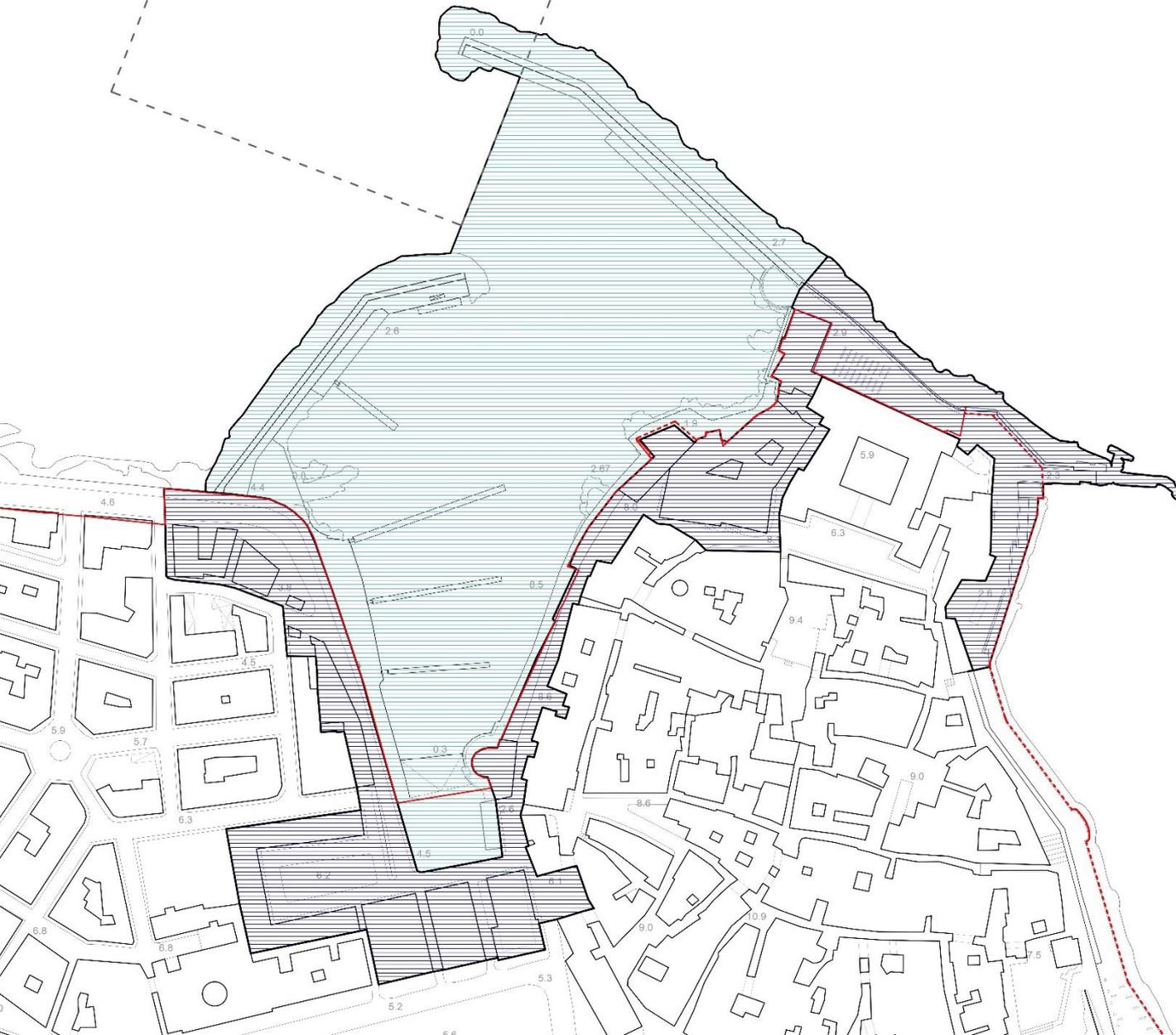
- valorizzare le componenti storiche insistenti nell'area portuale (le tre colonne), salvaguardando il nucleo antico in termini di interazione visiva e favorendone l'accessibilità;
- eliminare i detrattori paesaggistici e bonificare gli interventi incongrui;
- integrare gli interventi di riqualificazione avviati su entrambi i tratti di costa;
- prevedere i servizi funzionali alle tre componenti (turistica, peschereccia e diportistica), ad oggi non disponibili, quali sottoservizi, stazione di rifornimento, ecc..;
- prevedere la localizzazione dei servizi necessari ma non direttamente realizzabili nell'ambito portuale;
- razionalizzare l'accessibilità dei mezzi di trasporto (sia per ciò che riguarda l'alaggio delle imbarcazioni, che il transito dei mezzi a servizio della pesca, che la disponibilità di aree a parcheggio, ...) a favore della riduzione dei flussi in transito e di una mobilità integrata;
- regolare la trasformazione delle opere esistenti, eventualmente prevedendone la ricollocazione e/o integrazione con le aree funzionali;
- promuovere la realizzazione di strutture con carattere di amovibilità ed integrate al contesto;
- razionalizzare l'uso delle risorse e promuovere quello delle rinnovabili (adozione di tecnologie a risparmio energetico e utilizzo delle fonti rinnovabili per gli interventi di adeguamento e di realizzazione delle reti tecnologiche e degli impianti).
- definire gli interventi infrastrutturali, da programmare nel medio-lungo periodo, per consentire un approdo occasionale sul molo di levante;
- favorire il progetto del metro mare

Il porto di Giovinazzo

PIANO
REGOLATORE
PORTUALE
COMUNE DI GIOVINAZZO



Gli ambiti portuali



— Ambito portuale

Sotto-ambiti

 Porto operativo

 Interazione città-porto

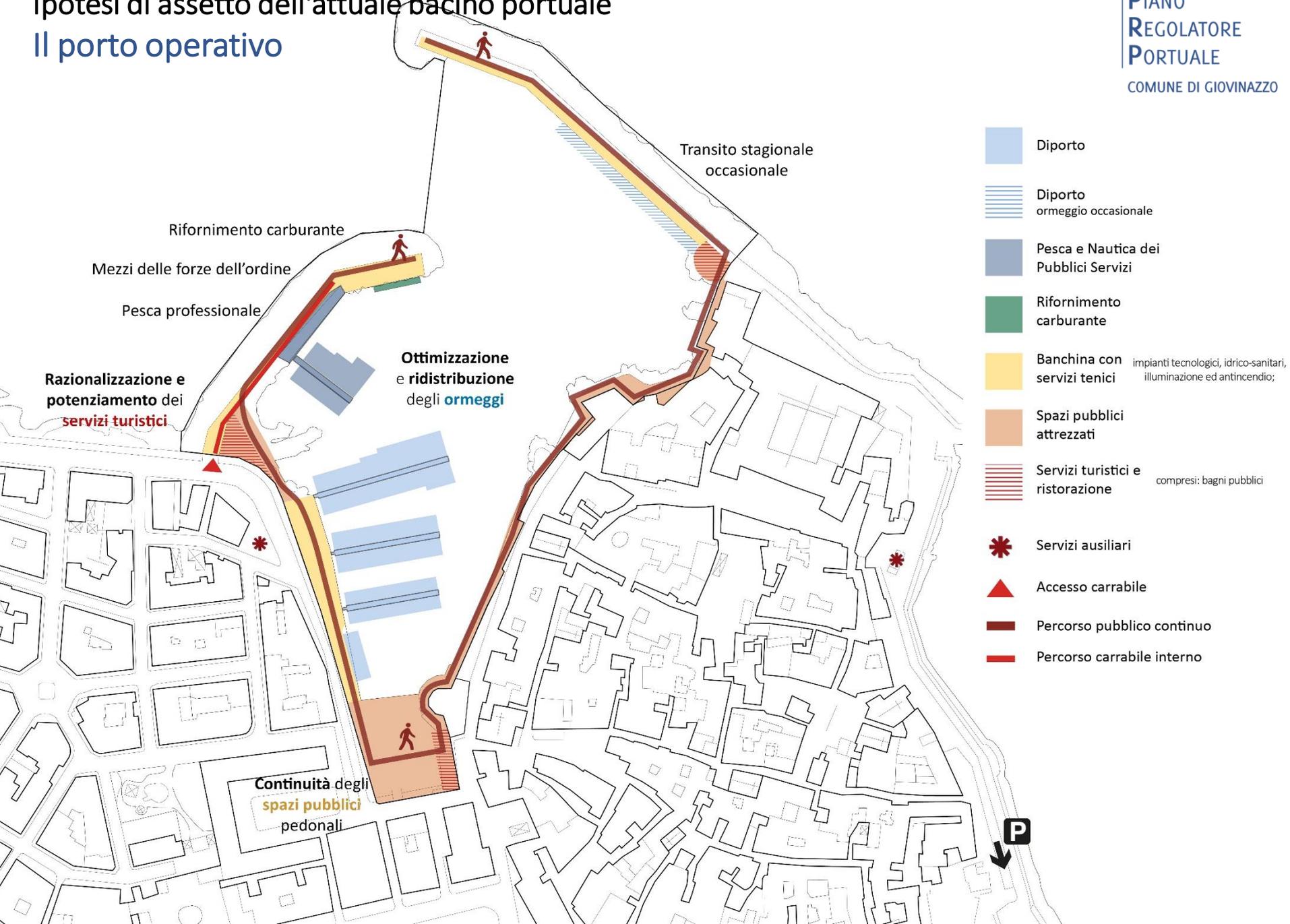
 Allungamento del molo di Levante e ampliamento dell'ambito portuale

 Dividente demaniale

 Proposta di integrazione della dividente demaniale

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

Il porto operativo



Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

Le aree funzionali



- | | | |
|---|---|------|
|  | Avamporto e manovra | AV |
|  | Diporto | DP |
|  | Pesca e Nautica dei Pubblici Servizi | PS |
|  | Ormeggi occasionale | O |
|  | Bunkeraggio | BK |
|  | Banchine con servizi tecnici | |
| | Molo di Ponente | BS_1 |
| | Banchina di Ponente | BS_2 |
| | Molo di Levante | BS_3 |
|  | Aree a servizio della città e del porto | |
| | Radice di Ponente | CP_1 |
| | Piazza Porto | CP_2 |
| | Passerella di Levante | CP_3 |
|  | Servizi turistici e ristorazione | |
| | Radice di Ponente | ST_1 |
| | Piazza Porto | ST_2 |
| | Radice di Levante | ST_3 |
|  | Dighe foranee | |
|  | Sotto-ambito "Porto operativo" | |
|  | Dividente demaniale | |
|  | Allungamento del molo di Levante e ampliamento dell'ambito portuale | |

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

Il piano degli ormeggi



Diportismo

posti barca esistenti*

dimensioni barca	dim. posto barca	n. posti
L < 10	3,6 x 11	100

* dati contenuti nell'Ordinanza n. 08 del 20/03/2017 della Capitaneria di Porto di Molfetta contenente il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Giovinazzo".

posti barca di progetto

dimensioni barca	dim. posto barca	n. posti	transito 10% **	totale posti***
4 < L < 6,5	2,5 x 6,5	50	5	55
6,5 < L < 8	3 x 9	45	5	50
8 < L < 10	3,6 x 11	9	1	10
10 < L < 12	4,1 x 13	5	0	5
		109	11	120

** la quota di posti barca riservata alle unità in transito, ai sensi della circolare n. 47 del 05/08/1996, deve essere pari ad almeno il 10% dei posti disponibili in acqua

*** totale variabile da 117 a 125 posti, in base alle dimensioni delle barche ormeggiate

Pesca e Nautica dei Pubblici Servizi

posti barca esistenti*

dimensioni barca	n. posti
< 10 tonnellate di stazza lorda	6

* dati contenuti nell'Ordinanza n. 08 del 20/03/2017 della Capitaneria di Porto di Molfetta contenente il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Giovinazzo".

posti barca di progetto

dimensioni barca	dim. posto barca	n. posti***
4 < L < 6,5	2,5 x 6,5	5
	3 x 9	4
	3,6 x 11	2
	4,1 x 13	2
	6,6 x 21,5	1
		15

a 17 posti barca in base alle dimensioni
ite

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

Strategie comuni con la pianificazione comunale



Aree da rigenerare



- **ex Acciaieria e Ferriere Pugliesi:** rigenerazione e riqualificazione dell'area con l'obiettivo di definire una nuova polarità urbana sostenibile e di qualità, connessa con la costa e con la stazione ferroviaria, e dotata di attività miste di terziario avanzato, produttive high tech, commerciali e residenziali e un sistema di spazi e verde pubblico connesso funzionalmente ed ecologicamente con il Parco della Lama Castello. L'area potrà accogliere una parte delle previsioni edificatorie della zona a sud della ferrovia. La rigenerazione dell'area sarà preceduta da operazioni di bonifica che il PRG prevalente destinava per la zona sud della ferrovia.



- **Cala Spiriticchi:** definizione di un progetto di rigenerazione con requisiti di qualità paesaggistica e di sostenibilità ambientale. Il nuovo tessuto urbano, destinato a un mix di funzioni con servizi e terziario legato all'attività balneare, dovrà contribuire, insieme all'area da rigenerare delle ex-Acciaierie e al Parco urbano di Lama Castello, a definire i margini urbani, qualificare questo tratto di lungomare e realizzare un corretto rapporto fisico-funzionale e paesaggistico tra spazio urbano e costiero.



- **Parco Naturalistico Urbano di Lama Castello:** creazione di un Parco Urbano nell'area di Lama Castello, con l'obiettivo di conservare e potenziare il sistema ecologico e le risorse naturalistiche, migliorarne la fruibilità pedonale e ciclo-pedonale compatibilmente con gli equilibri ecologici; collegare e mettere a sistema il patrimonio storico culturale in ambito rurale presente collegandolo con la rete dei percorsi di fruizione.

Azioni sulle attività produttive e sugli impianti



- **Impianti produttivi e servizi:** miglioramento e riqualificazione degli impianti, aree e strutture per attività produttive e per servizi, con interventi volti all'innovazione delle soluzioni strutturali e architettoniche, all'efficiamento energetico, al miglioramento paesaggistico, alla riduzione dell'impatto ambientale e percettivo, con l'inserimento di fasce di mitigazione a verde.



- **Aree per l'incremento dell'attrattività:** aree a vocazione economico-produttiva in relazione alle favorevoli condizioni di accessibilità per attività finalizzate ad incrementare l'attrattività (ricettive, sport, tempo libero, terziario creativo, produttivo-artigianali, ecc)



- **Aree ASI:** ridefinizione delle previsioni di sviluppo dell'area industriale Giovinazzo-Bitonto, da condividere con il Consorzio Industriale.

Azioni sugli spazi di margine



- **Ridefinizione di nuovi margini (urbani a est e ovest)**
 - **Ridefinizione e riqualificazione morfologica e funzionale della relazione costa-città-campagna** nelle aree periferiche costiere caratterizzate da diffusa edilizia puntuale, infrastrutture e impianti, attraverso la costruzione di un paesaggio di transizione. La riqualificazione del margine riguarda sia azioni di rafforzamento delle componenti di naturalità e di mantenimento degli usi agricoli di prossimità che azioni di completamento edilizio a bassa densità che l'inserimento di usi temporanei funzionali alla valorizzazione turistica della costa.

Azioni sugli spazi urbani e sulle dotazioni



- **Stazione ferroviaria:** riqualificazione della stazione ferroviaria come nuova polarità urbana, punto di accesso alla città e luogo di scambio intermodale; presenza del bike sharing e di un punto informativo sulle risorse del territorio.



- **Principali dotazioni pubbliche:** integrazione dei servizi e delle funzioni esistenti con servizi di base minimi, secondo una strategia di complementarità in ottica sovracomunale

- Istruzione
- Spazi collettivi
- Polarietà oggetto di riqualificazione/rifunzionalizzazione
- Servizi di pubblico interesse
- Enti istituzionali
- Strutture socio sanitarie (esistenti)
- Strutture socio sanitarie (delocalizzate)
- Cuito
- Attività culturali
- Mercato



- **Principali spazi verdi pubblici attrezzati:** manutenzione costante degli spazi verdi attrezzati finalizzata all'integrazione e messa in rete delle aree pubbliche della città, in coerenza con un'idea dello spazio urbano come tessuto connettivo fondante la crescita della qualità di vita per gli abitanti.

- Verde attrezzato
- Spazi collettivi
- Palazzetto dello sport



- **Aree sulla fascia costiera** con edifici produttivi dismessi e in abbandono da rigenerare e riqualificare per attrezzare di servizio alle attività di balneazione compatibilmente con le valenze paesaggistiche e ambientali.

- ex Carcere
- ex Mattatoio
- ex Marmiera Barbone
- ex Cementificio del Mezzogiorno

Schema Strutturale Strategico, Documento Programmatico Preliminare al PUG, Comune di Giovinazzo

Azioni sui tessuti

01 - Nucleo storico e waterfront: riqualificazione dei fronti a mare e conservazione e valorizzazione dei tratti di mura storiche presenti; riqualificazione dello spazio pubblico al fine di garantirne la cura, la fruibilità e la continuità pedonale e ciclo pedonale dall'Ex Mattatoio al Parco di Lama Castello

02 - Impianto storico e non recente: Riqualificazione del tessuto urbano, con particolare attenzione ai fronti edilizi e al sistema di spazi e servizi pubblici (Porto vecchio, piazza Vittorio Emanuele II, riqualificazione Istituto Vittorio Emanuele, Villa comunale Palombella, viale Guglielmo Marconi, stazione ferroviaria) al fine di garantire continuità, accessibilità e qualità dello spazio urbano.

03 - Waterfront ovest: Cittadella della Cultura, riqualificazione dell'edificio, con particolare riferimento all'affaccio sul mare e al rapporto con gli spazi pubblici sul lungomare.



- **04 - Insempiamenti turistico-residenziali della costa est:** riqualificazione dei tessuti edilizi con criteri di sostenibilità e di qualificazione paesaggistica, con particolare attenzione alla valorizzazione delle visuali dalla SS16 verso la fascia costiera; si prevede inoltre l'integrazione del sistema di questi insediamenti con spazi pubblici per favorire l'accessibilità pubblica al mare.



- **Principali funzioni urbane con ruolo di centraitra:** riqualificazione, messa a sistema e collegamento con i principali percorsi ciclo-pedonali



- **Principali spazi di relazione:** valorizzazione degli spazi di relazione esistenti come nodi della struttura sociale urbana.



- **Piazze a mare:** creazione di nuovi spazi di relazione con lo scopo di garantire affacci di qualità sul mare.



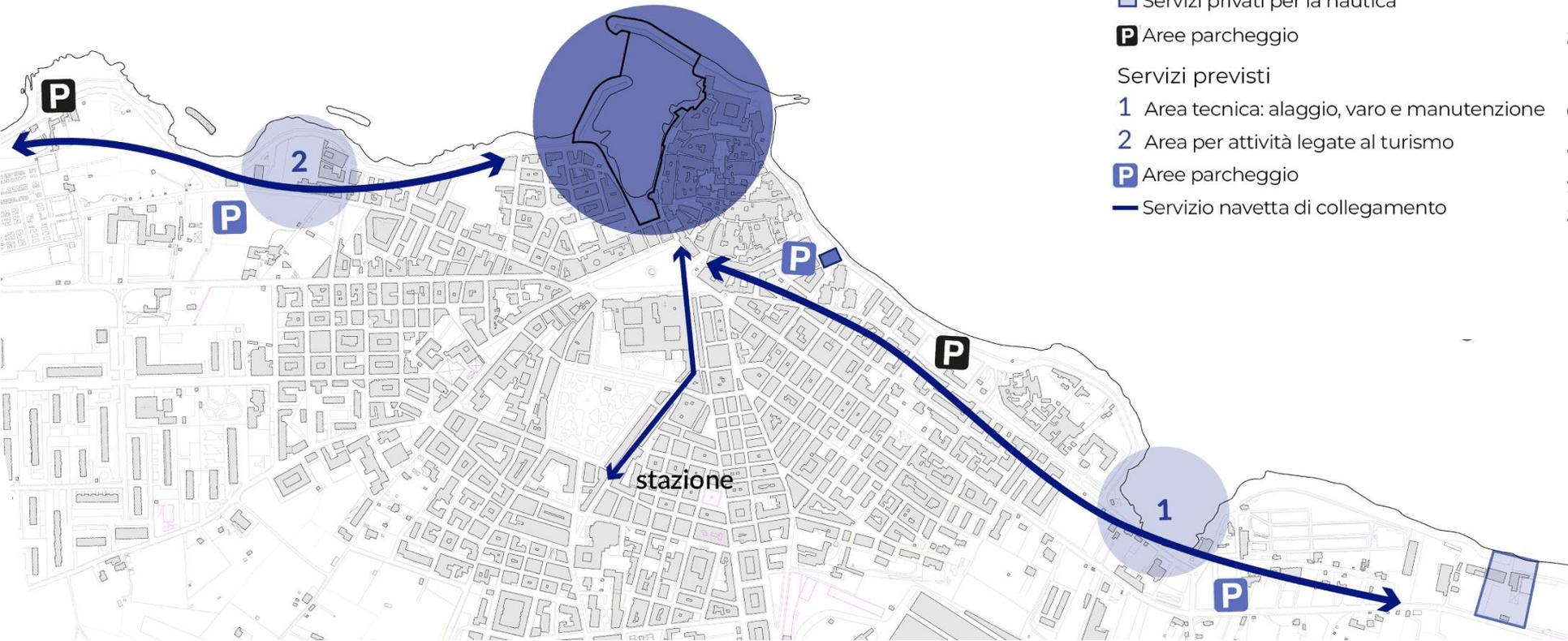
- **Nuove centralità urbane:** Creazione di nuove centralità urbane mediante programmi di rigenerazione di aree e funzioni esistenti. Le centralità saranno caratterizzate da un alto livello di accessibilità pubblica e sostenibile. Pertanto saranno interessate da azioni di connessione con la rete della viabilità ciclo-pedonale esistente, la relativa sua integrazione e completamento, e la dotazione di nuovi servizi per la mobilità sostenibile e parcheggi.



- **Centralità urbana AFP:** creazione di una nuova centralità urbana con valore strategico per la riqualificazione e valorizzazione della città di Giovinazzo, mediante la rigenerazione delle aree ed edifici delle Ex Acciaierie e Ferriere Pugliesi e l'insediamento di un mix funzionale costituito da residenze, attività produttive, servizi e terziario avanzato, dotazioni pubbliche e collettive

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

Servizi ausiliari e accessibilità al porto



Servizi esistenti

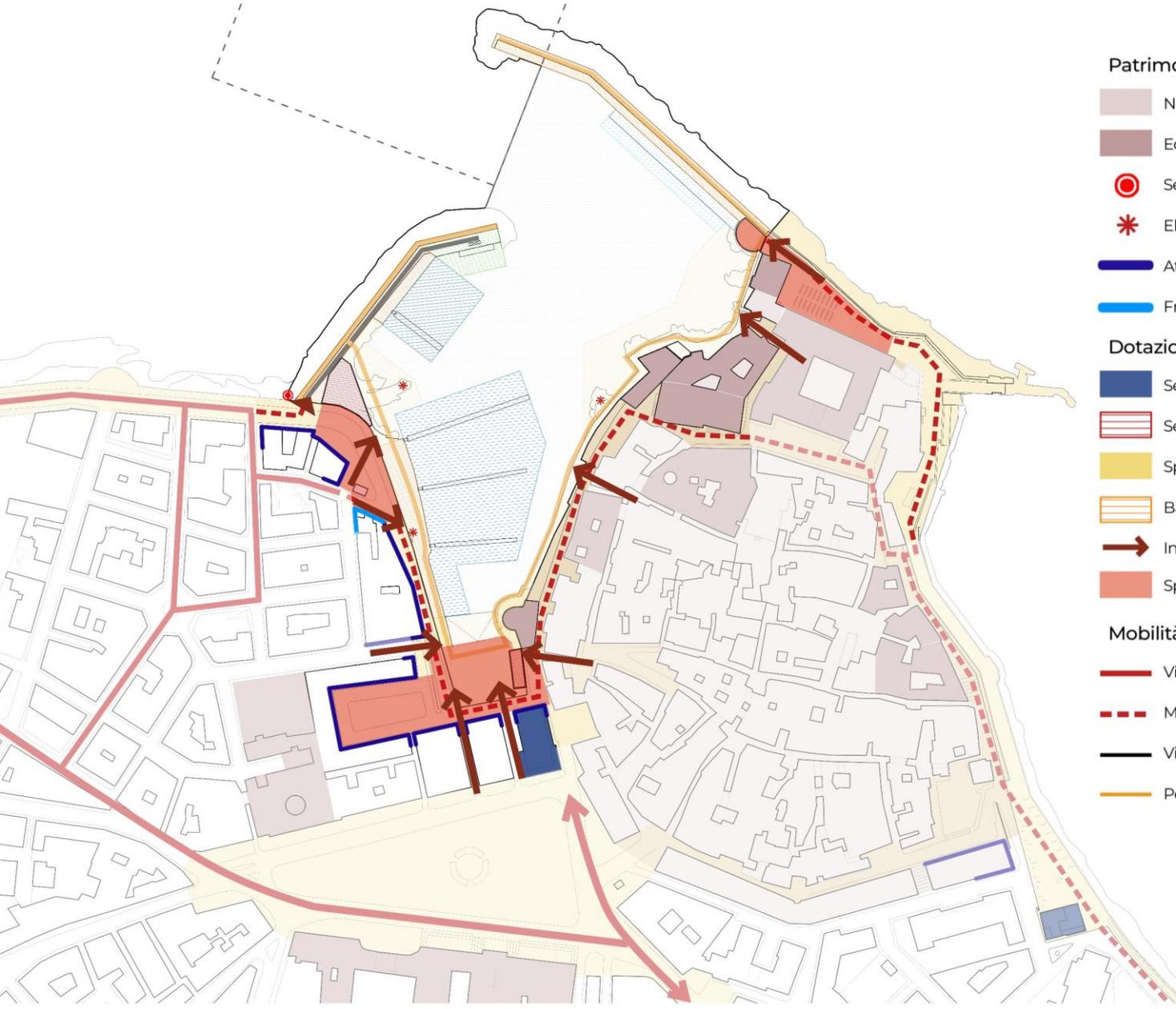
- Capitaneria di Porto, Guardia Costiera
- Servizi privati per la nautica
- P Aree parcheggio

Servizi previsti

- 1 Area tecnica: alaggio, varo e manutenzione
- 2 Area per attività legate al turismo
- P Aree parcheggio
- Servizio navetta di collegamento

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città



Patrimonio urbano

- Nucleo Antico
- Edifici monumentali
- Segnalazioni archeologiche - CAp002 Cart'Apulia
- Elementi di interesse storico

- Attività commerciali, ricettive e culturali
- Fronte urbano da riqualificare

Dotazioni e spazi aperti

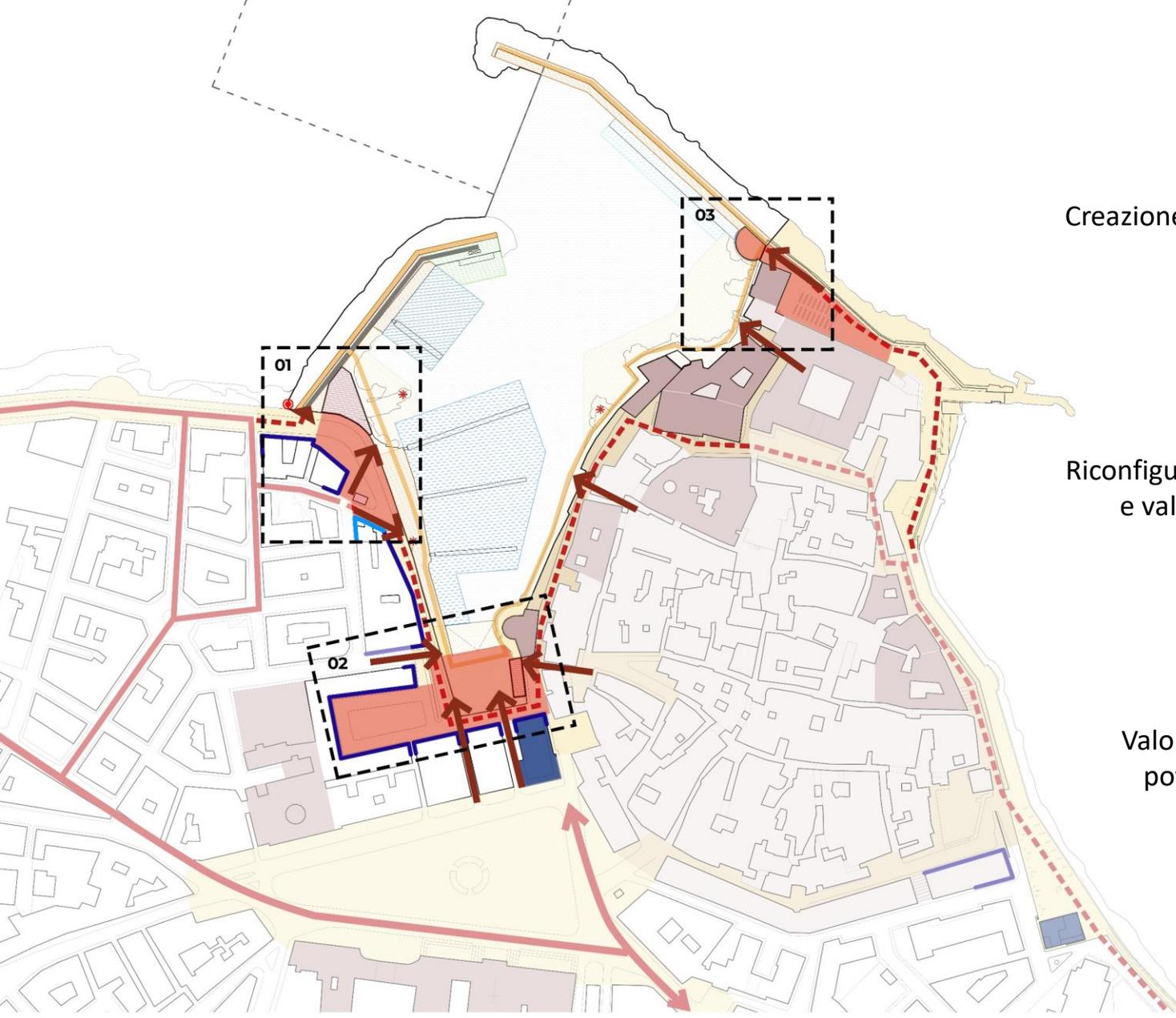
- Servizi pubblici
- Servizi turistici e ristorazione
- Spazi di relazione morfologicamente strutturanti
- Banchine con servizi
- Innesti urbani
- Spazi di relazione attrezzati

Mobilità

- Viabilità urbana principale
- Mobilità dolce
- Viabilità carrabile interna al porto
- Percorso pubblico continuo interno al porto

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città



01 Radice di Ponente

Creazione di un nuovo nodo urbano di interazione tra città e porto

02 Piazza Porto

Riconfigurazione dello spazio pubblico e valorizzazione del centro storico

03 Radice di Levante

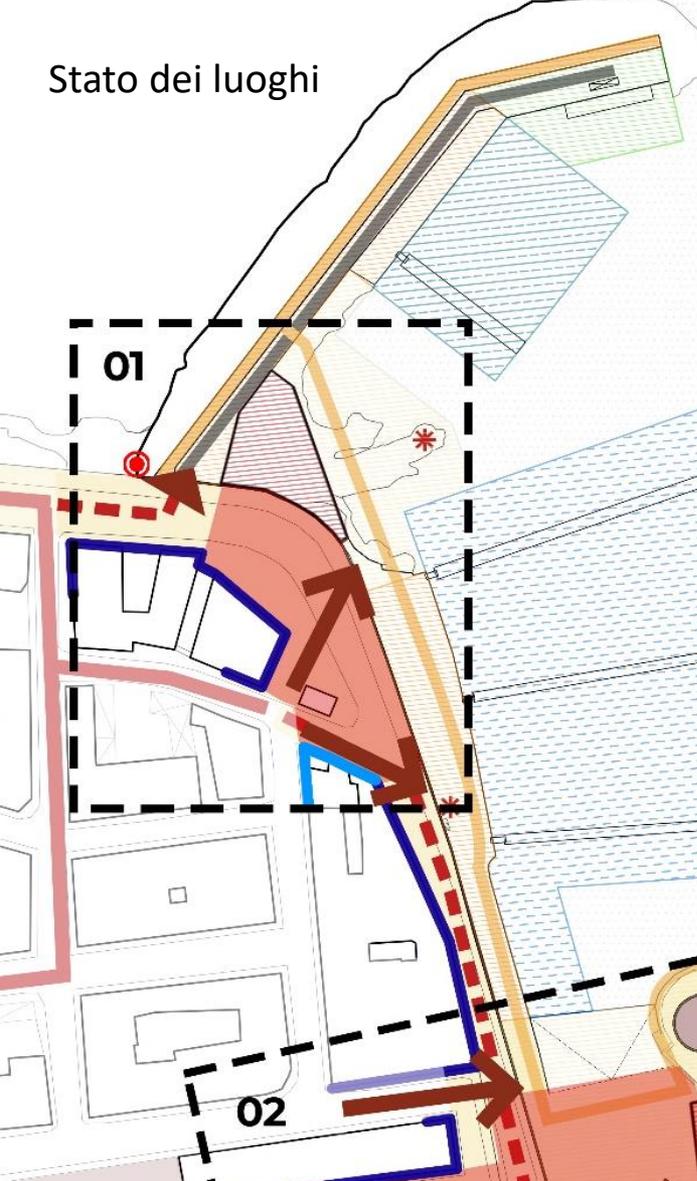
Valorizzazione del nucleo antico e potenziamento dell'accessibilità

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città

01 La radice del molo di Ponente

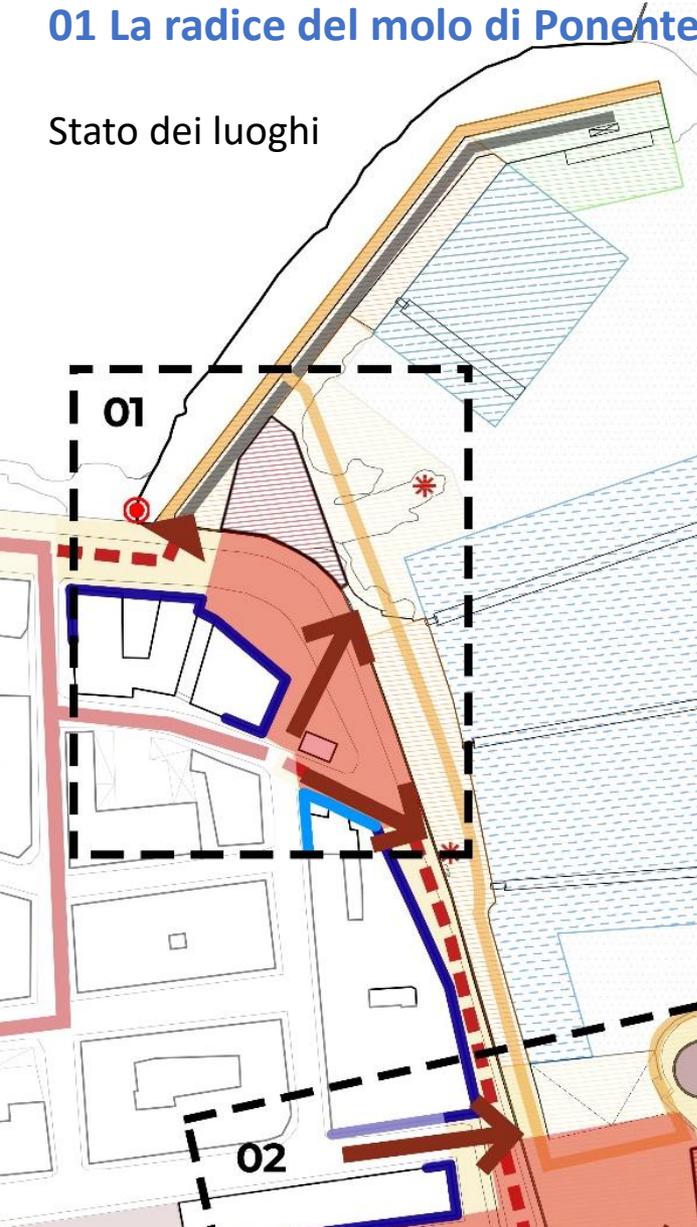
Stato dei luoghi



Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale L'interazione con la città

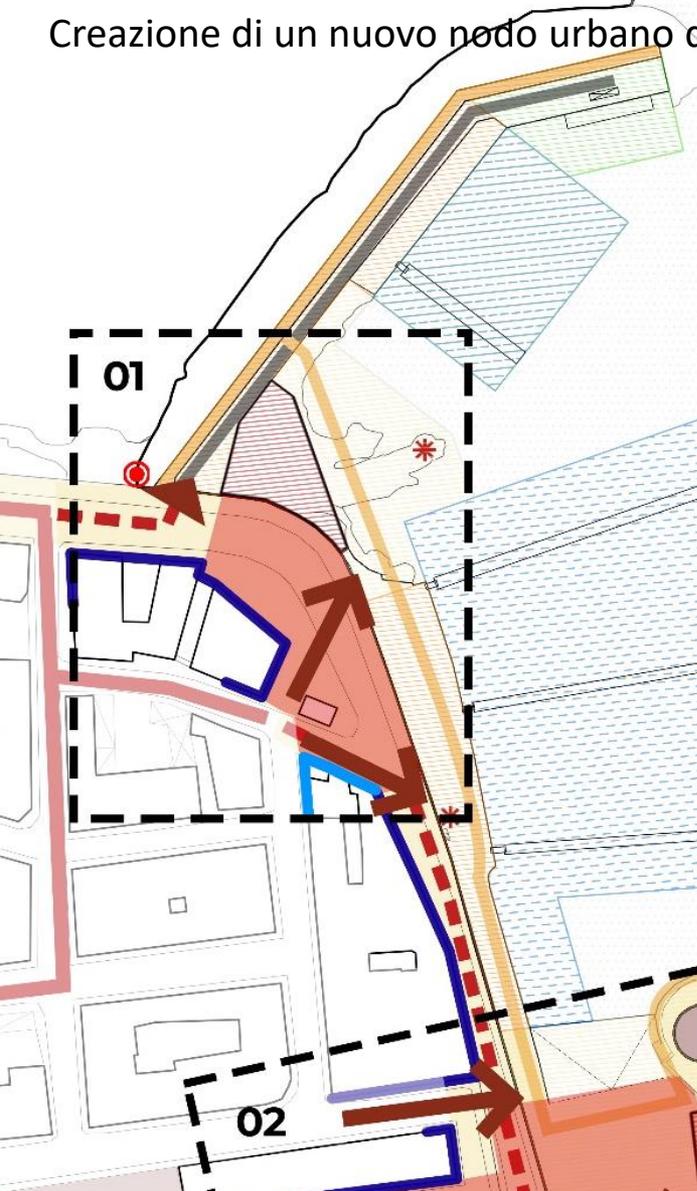
01 La radice del molo di Ponente

Stato dei luoghi



01 La radice del molo di Ponente

Creazione di un nuovo nodo urbano di interazione tra città e porto



Prestazioni previste

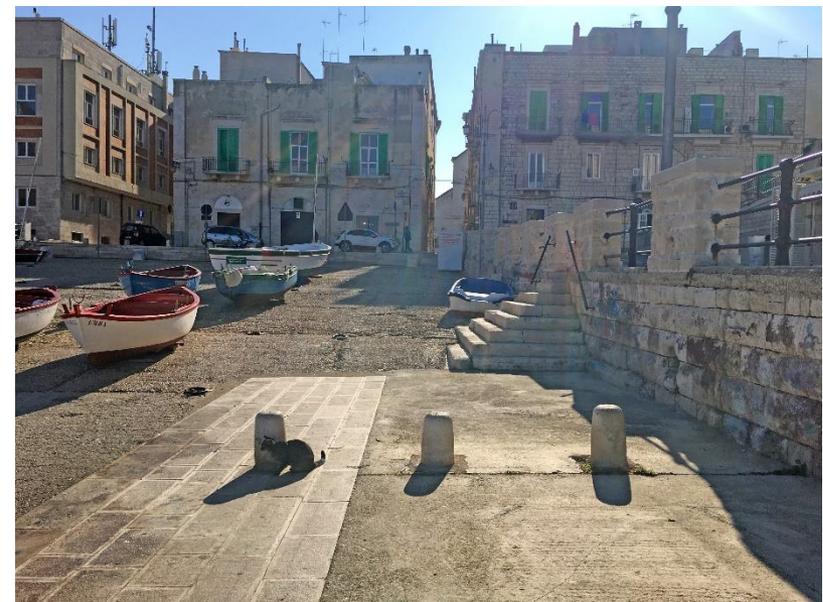
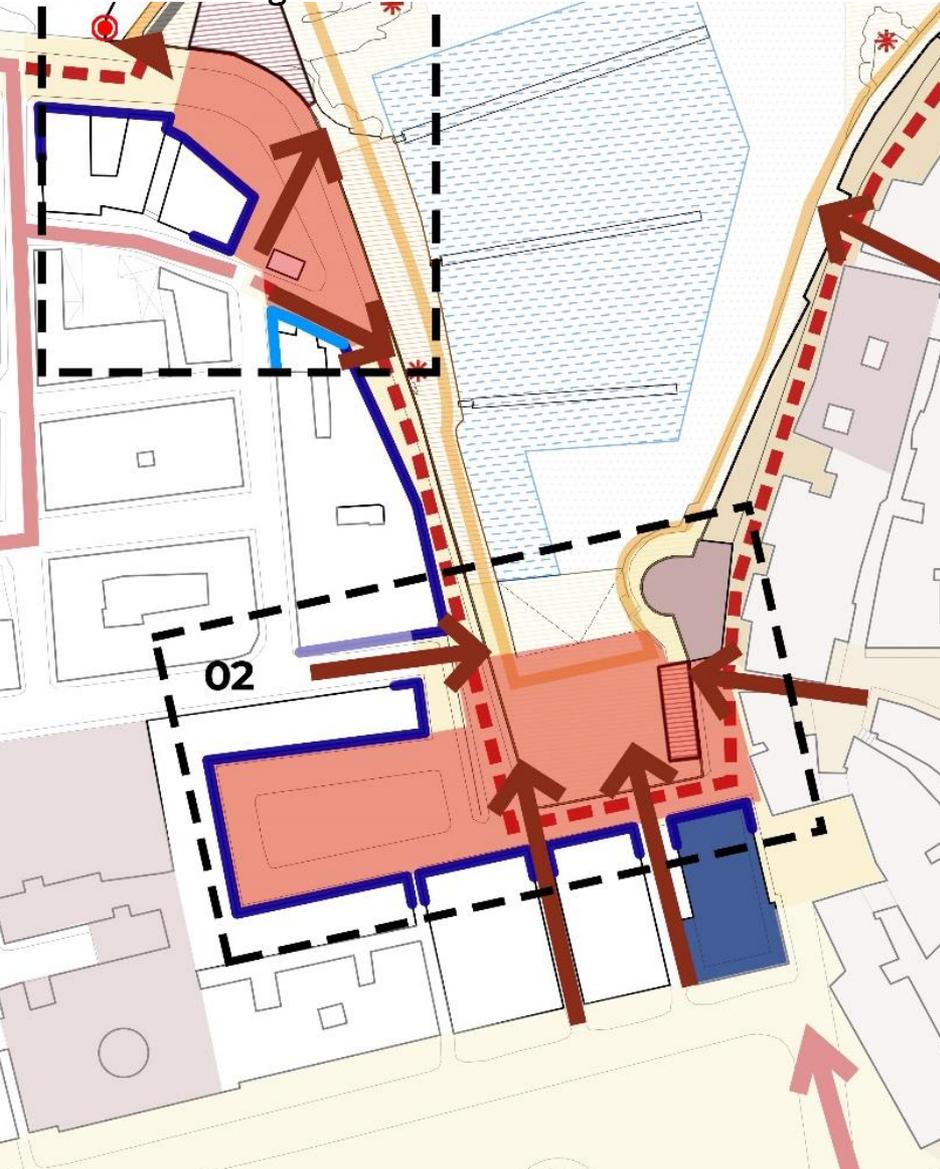
- Spazio pubblico continuo
- Nodo di servizi legati alla nautica, al transito dei passeggeri, al turismo e alla ristorazione
- Accessibilità carrabile al molo agli addetti ai lavori e ai mezzi di soccorso
- Percorsi pedonali continui e che garantiscano a tutti l'accessibilità al porto
- Valorizzazione degli affacci urbani sul porto e del patrimonio esistente
- Integrazione, attraverso usi compatibili con lo svolgimento delle attività legate alla nautica, tra gli spazi della banchina e le attività commerciali su Lungomare Marina Italiana

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città

02 Piazza Porto

Stato dei luoghi

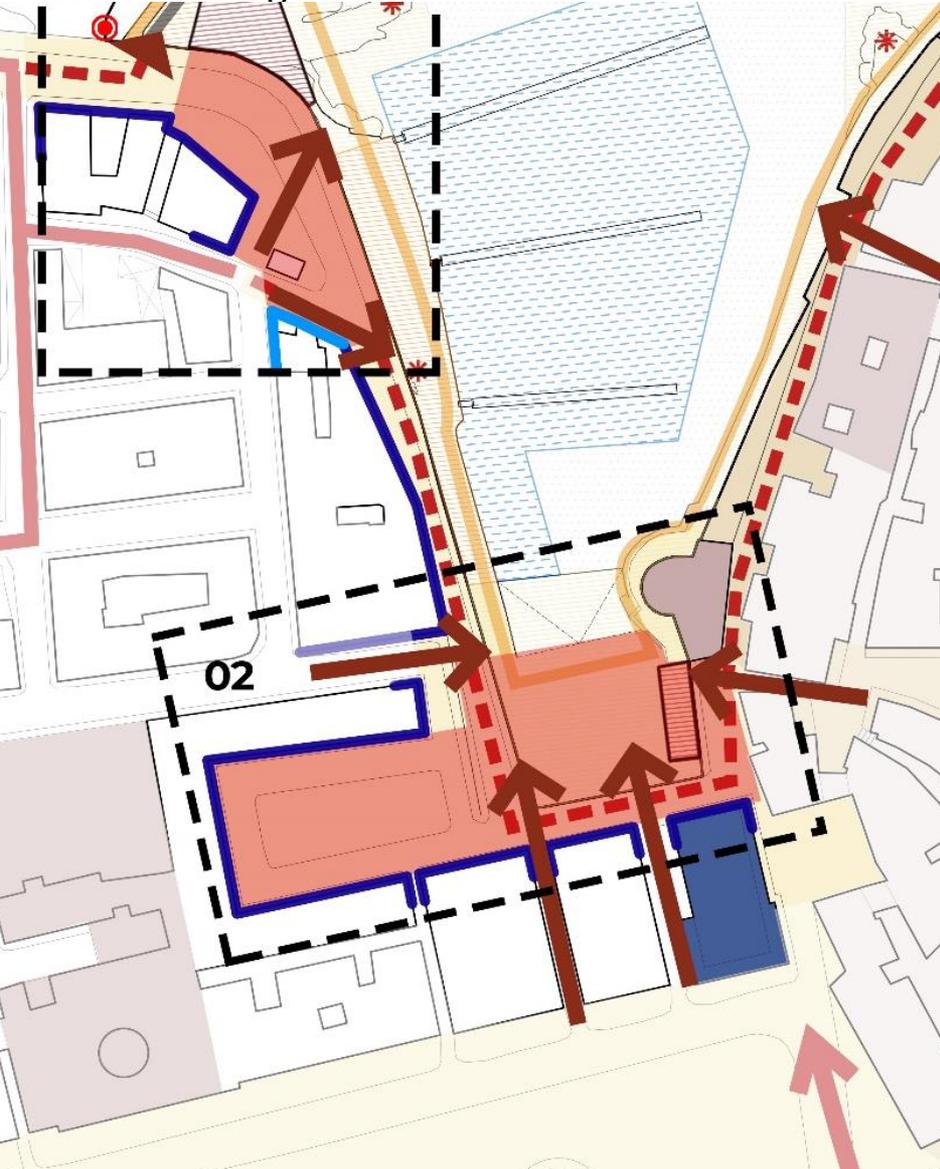


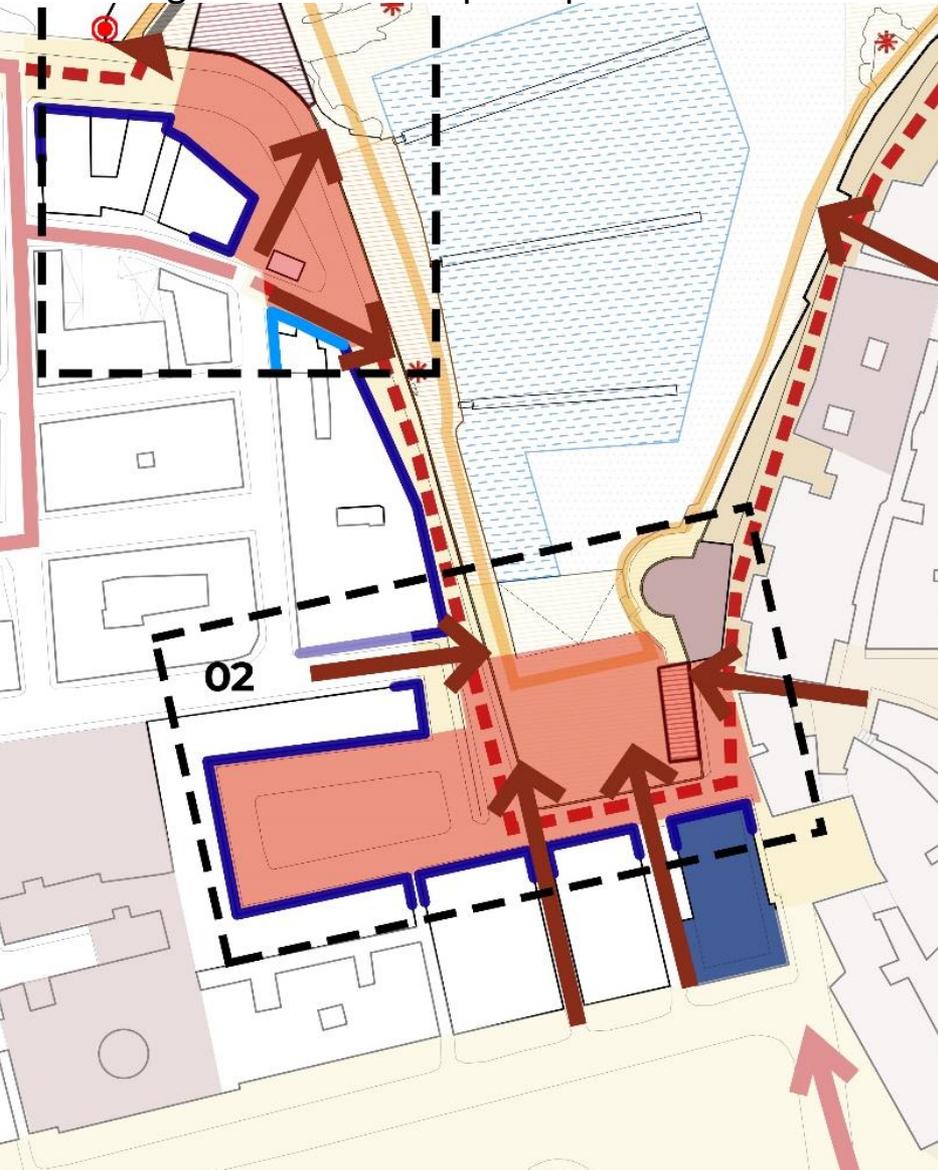
Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città

02 Piazza Porto

Stato dei luoghi





Prestazioni previste

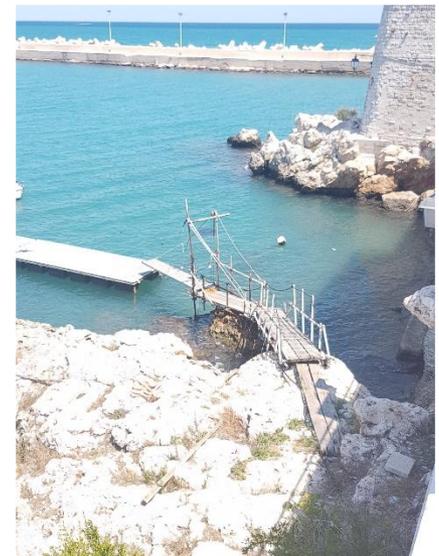
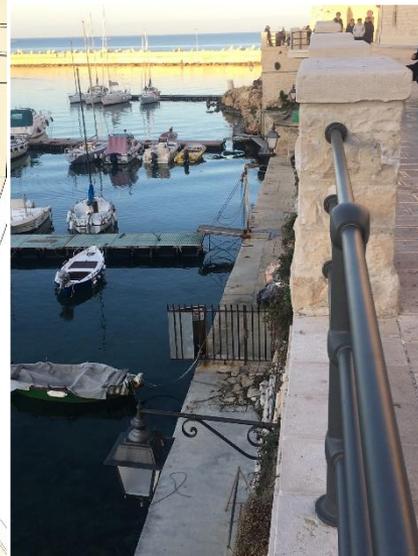
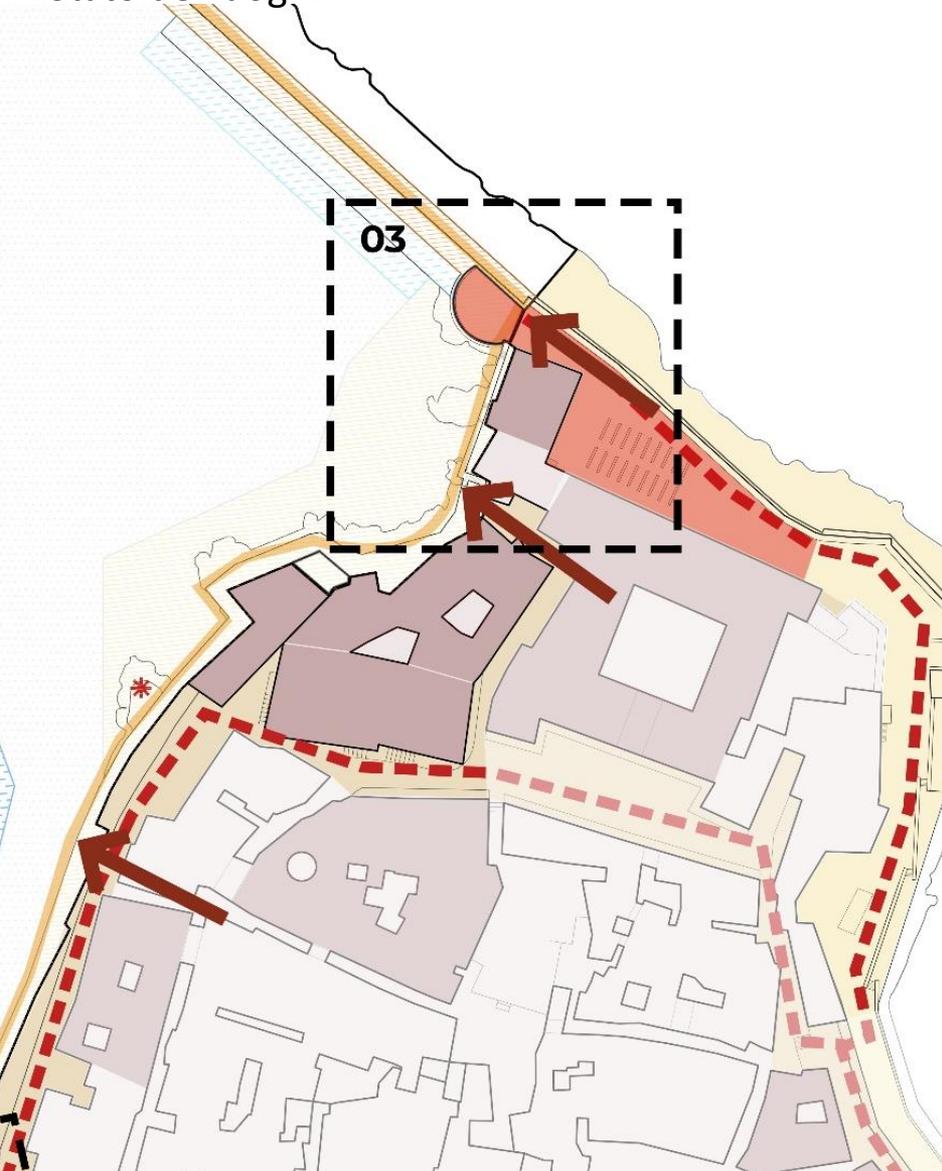
- Spazio pubblico continuo e attrezzato
- Favorire la mobilità dolce per garantire l'uso continuo degli spazi pubblici attrezzati
- Percorsi pedonali continui e che garantiscano a tutti l'accessibilità agli spazi pubblici e al porto
- Regolamentazione delle attività commerciali, turistiche e legate alla ristorazione nelle aree pubbliche
- Valorizzazione degli affacci urbani sul porto e del patrimonio esistente

Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città

03 La radice del molo di Levante

Stato dei luoghi

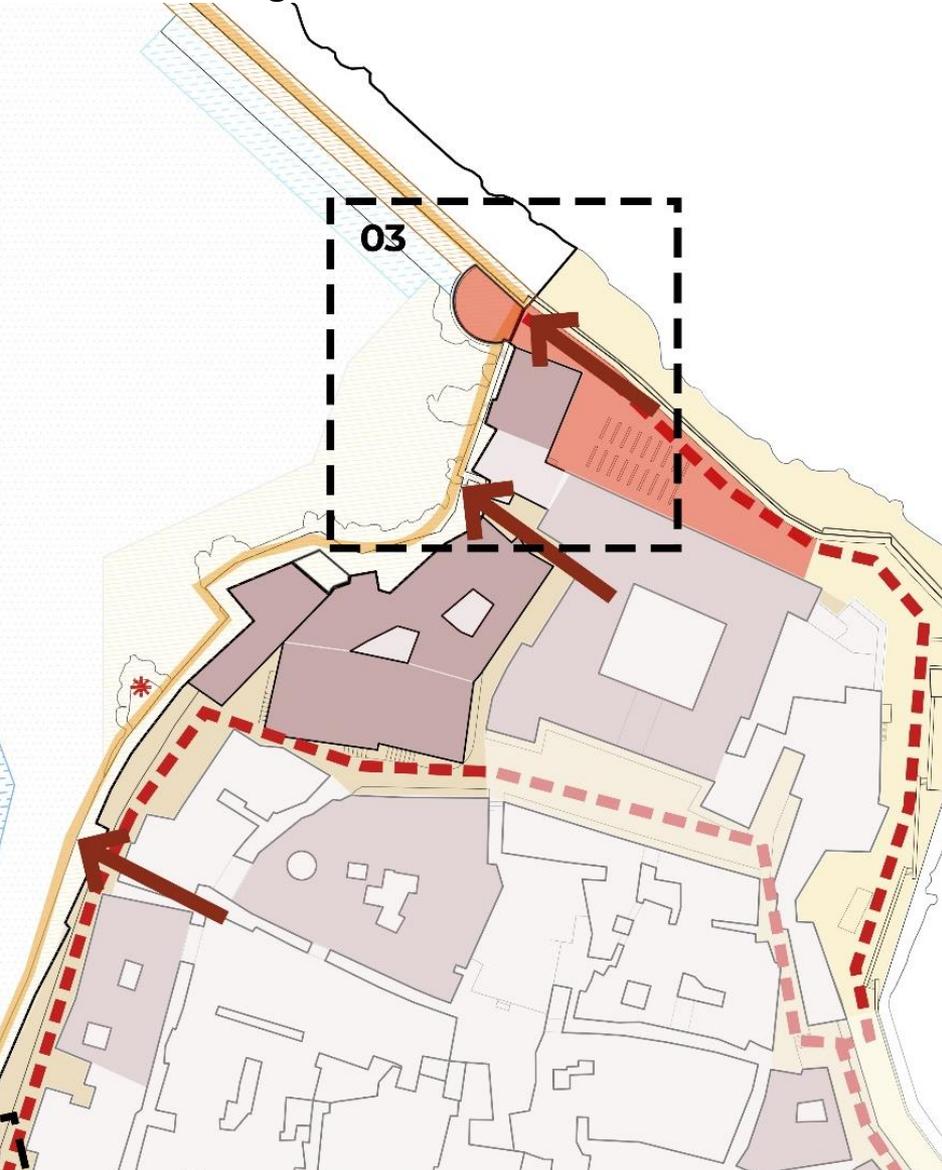


Ipotesi di assetto dell'attuale bacino portuale

L'interazione con la città

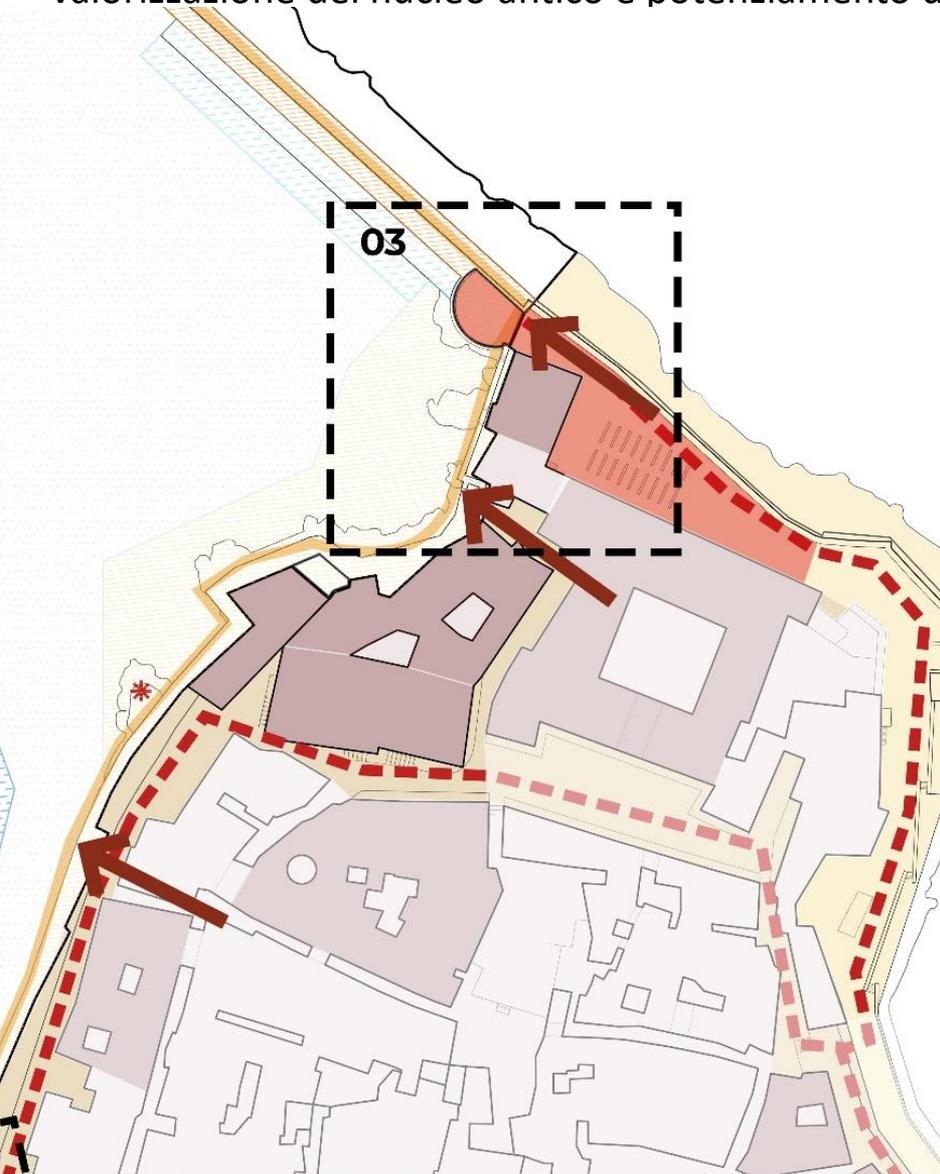
03 La radice del molo di Levante

Stato dei luoghi



03 La radice del molo di Levante

Valorizzazione del nucleo antico e potenziamento dell'accessibilità



Prestazioni previste

- Spazio pubblico continuo
- Percorsi pedonali continui e che garantiscano a tutti l'accessibilità agli spazi pubblici e al porto
- Regolamentazione delle attività commerciali, turistiche e legate alla ristorazione nelle aree pubbliche
- Restauro dei tratti di mura che vertono in stato di degrado
- Valorizzazione degli affacci urbani sul porto e del patrimonio esistente
- Potenziamento dei accessi diretti tra ambito portuale e centro storico

Ulteriori scenari di progetto

Interventi sulle opere foranee

Scenario 1

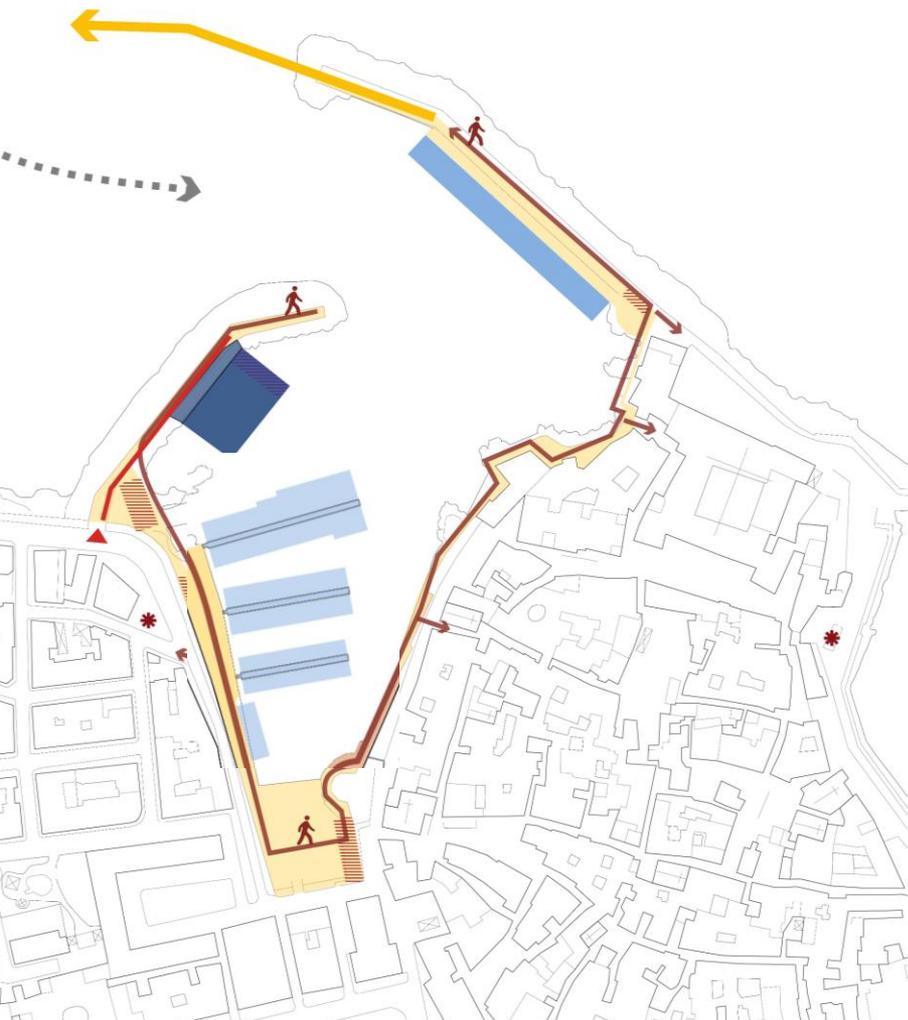
Allungamento del molo di Levante

Scenario 2

Potenziamento del molo di Ponente

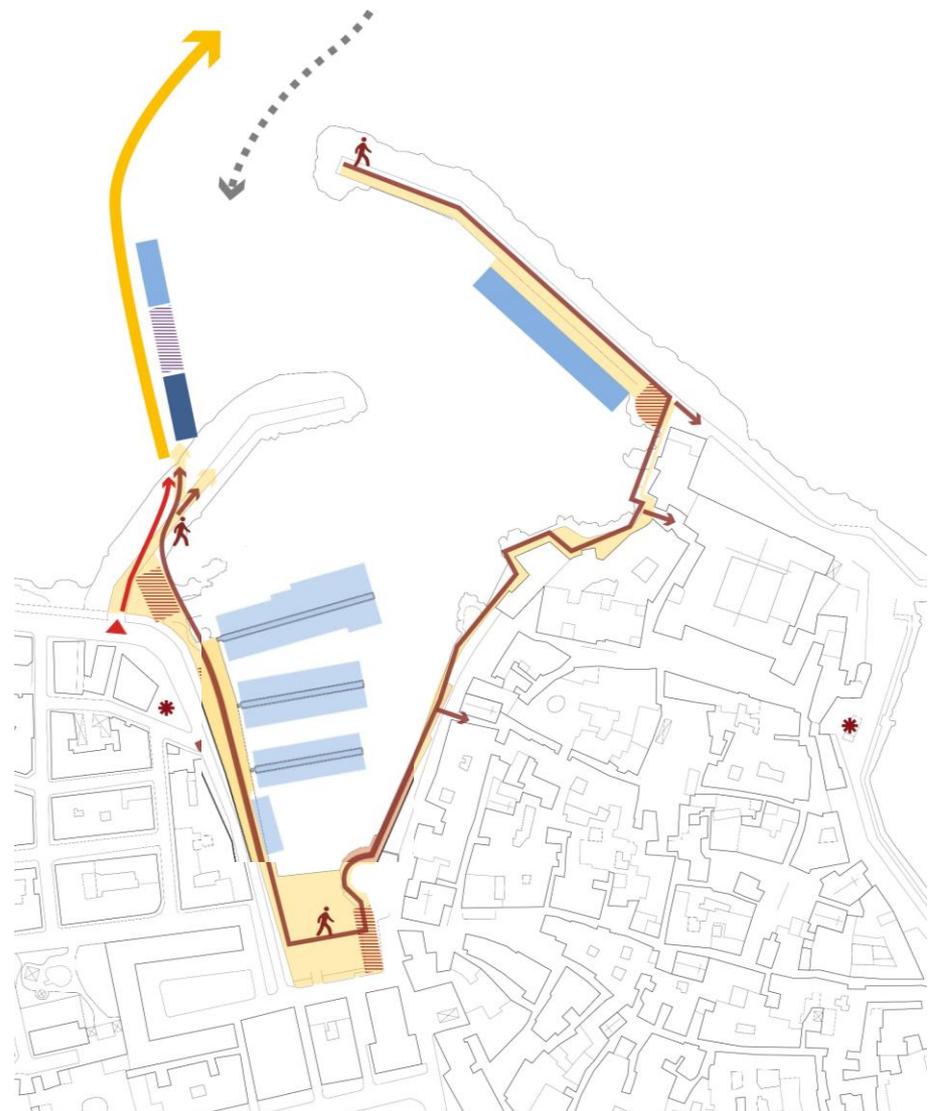
Scenario 1

Allungamento del molo di Levante



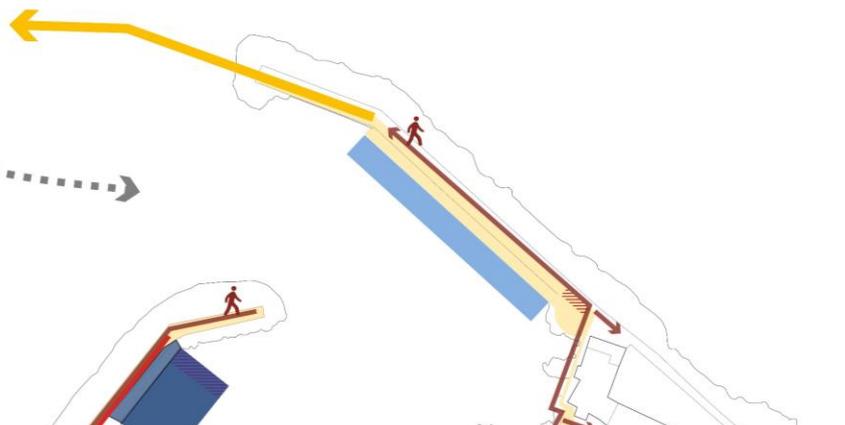
Scenario 2

Potenziamento del molo di Ponente



Scenario 1

Allungamento del molo di Levante

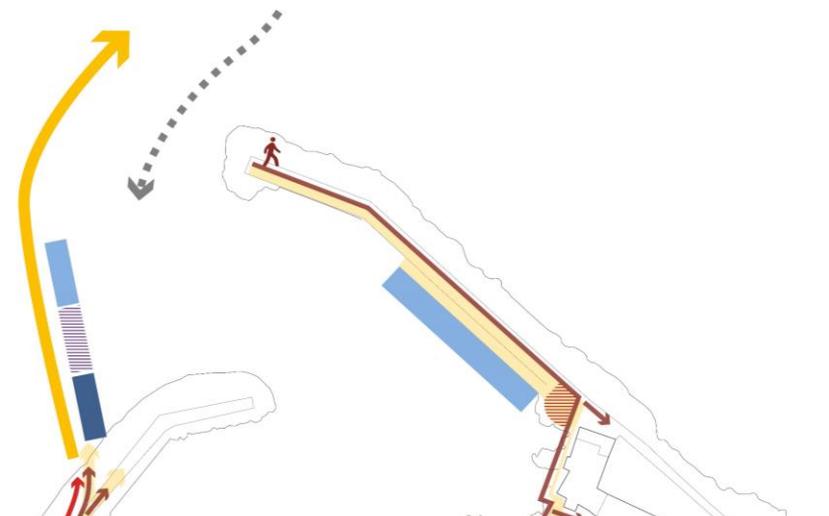


SCENARIO 1

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Realizzazione in tempi contenuti	Ridotta accessibilità del molo di Levante
Realizzazione per step senza compromettere gli usi presenti	Ridotta flessibilità dell'assetto
Possibilità di ormeggio stabile su molo di Levante	
Continuità immagine collettiva del porto	
Minimo intervento	
OPPORTUNITA'	RISCHI
Aumento dei posti barca da diporto	Difficoltà di crescita del settore della pesca
Razionalizzazione di spazi e funzioni	Sottoutilizzo del molo di Levante
Nodo di servizi alla radice del molo di Ponente	

Scenario 2

Potenziamento del molo di Ponente



SCENARIO 2

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Accessibilità del molo principale (Ponente)	Tempi e costi
Possibilità di ormeggio stabile sul molo di Levante anche per barche di grandi dimensioni	Impatto paesaggistico
	Perdita con visuali
OPPORTUNITA'	RISCHI
Multifunzionalità, razionalizzazione e flessibilità dell'assetto	Sovraccarico di flussi sul molo di Ponente
Valorizzazione del settore della pesca	Immagine non condivisa dalla collettività
Barche di dimensioni maggiori e apertura al settore del diportismo nautico di lusso	Difficoltà di realizzazione
Creazione di un nodo di servizi e di un nuovo scalo di alaggio alla radice del molo di Ponente	Cantiere invasivo e lungo
	Impatto su dinamiche meteomarine extra porto