



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE
(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

SERVIZIO INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE TECNOLOGICA E PIANIFICAZIONE STRATEGICA

Porto di Bari

IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

1. Il Porto allo stato attuale

1.1 La configurazione dell'assetto portuale

Il porto di Bari, con la sua posizione geografica, è uno dei più importanti scali polifunzionali dell'Italia meridionale e porta di collegamento con i Paesi dell'Est europeo e del Medio Oriente.

L'attuale configurazione del Porto di Bari è frutto di una serie di interventi che si sono succeduti nel tempo man mano che si manifestavano nuove necessità o si evidenziavano particolari tendenze nel settore del trasporto marittimo. La posizione geografica favorevole consente il continuo evolversi delle principali attività del porto che riguardano sia il traffico passeggeri che il traffico merci. I dati più recenti rilevano che il movimento passeggeri, basato sul traffico traghetti e crocieristico, è l'attività trainante del porto di Bari.

Ad alimentare il trend positivo contribuiscono sicuramente il continuo miglioramento delle strutture ricettive e una crescente attenzione all'offerta dei servizi portuali (terminal crociere, stazione marittima).

Da non sottovalutare anche il traffico merci che, nonostante i limiti imputabili principalmente alla carenza di spazi e banchine che ha reso difficoltosa la convivenza delle diverse tipologie di traffico, si colloca come altra attività preponderante nello scalo barese con oltre 16.000.000 di tonnellate di merce movimentata nell'ultimo triennio.

È possibile operare una sintetica descrizione dell'area portuale partendo dal IV e V braccio del nuovo molo foraneo aventi attualmente esclusiva funzione di difesa del porto (Allegato 1 e Tabella 1).

Procedendo in senso orario si trova il terzo braccio del nuovo molo foraneo che viene utilizzato per la sosta di navi non operative, dato che l'ormeggio su questi moli, nella gran parte dei casi, non consente operazioni di carico/scarico sia per la mancanza di idonei spazi a terra sia per l'assenza di un'adeguata viabilità.

Si passa, quindi, alla Darsena di Levante, a ridosso del I e II braccio del nuovo molo foraneo, dove sostanzialmente esiste l'unica area a terra disponibile per l'operatività portuale. Quest'area suddivisa in due zone di cui, una verso levante a forma di "Mezzaluna" sul II braccio e un'altra attigua a forma rettangolare, ospita la gran parte delle attività commerciali del porto. Le limitate dimensioni di quest'area, circa 56000 m², rende inevitabile la convivenza di traffici commerciali di diverso tipo: merci sciolte (granaglie, cemento, ecc.) e materiale semilavorato (ferro, legno, ecc.).

Proseguendo si trovano i silos per le granaglie, che da un lato costituiscono una notevole risorsa, dall'altro costituiscono un problema per l'ormeggio di navi di grandi dimensioni a causa della presenza delle adiacenti banchine utilizzate per il traffico crocieristico.

Banchina		Fondale (m)	Lunghezza (m)	Note
Molo San Vito	1	3.0	95.0	Ormeggio traghetti con destinazione extra U.E.
	2	5.0	120.0	
	3	6.0	165.0	
	4	5.0	95.0	
Banchina Dogana	4a - 4b	4.25	186.0	Ormeggio traghetti con destinazione extra U.E.
Banchina Capitaneria	5	5.0	77.0	Ormeggio traghetti con destinazione extra U.E.
	6 - 7	5.0 - 5.5	300.0	
Vecchio Molo Foraneo	8 - 9	5.8	380.0	Mezzi nautici, rimorchiatori, ormeggiatori, Vigili del Fuoco
Darsena di Ponente	10	11.5	250.0	Ormeggio traghetti con destinazione U.E. e navi da crociera
	11	11.5	300.0	
Molo di Ridosso	12	8.0	280.0	Ormeggio traghetti con destinazione U.E. e navi da crociera; al 1bis il traghetto si affianca al 12
	12bis	8.0	280.0	
Banchina Deposito Franco	13 - 14	8.5 – 9.1	297.0	Ormeggio navi da crociera
Banchina Mezzogiorno	15	9.0	170	Ormeggio navi da carico
Banchina di Levante I braccio Nuovo Molo Foraneo	16 - 17 - 18	9.0 – 9.8	460	Ormeggio navi da carico
II braccio Nuovo Molo Foraneo	19 – 23	7.3	520	Ormeggio navi da carico
III braccio Nuovo Molo Foraneo	24	---	---	Ormeggio navi in disarmo e in sosta
	25 - 28	7.3 – 8.8	362.0	
	29 - 30	13.0	205.0	
	31	13.0	180.0	
IV braccio Nuovo Molo Foraneo	31a	14.0	300.0	Ormeggio navi in sosta
Molo San Cataldo	31b - 32	10.0 – 10.5	81.0	Ormeggio navi non operative
	33	6.5 – 10.0	121.0	
	34	4.3	358.0	

Tabella 1 - Caratteristiche ed usi delle banchine del porto di Bari

La Darsena di Levante è completata dalla banchina “Deposito Franco” e dal “Molo di Ridosso” utilizzate per l’ormeggio delle navi da crociera e traghetti con destinazione U.E.

La Darsena di Ponente, interessata da lavori già ultimati per l’ampliamento di banchine e piazzali, è anch’essa utilizzata per l’ormeggio di traghetti con destinazione U.E. e navi da crociera.

A seguire si trova il “Vecchio Molo Foraneo” utilizzato per l’ormeggio di mezzi nautici, rimorchiatori, ormeggiatori e vigili del fuoco e la “Darsena Interna” con il “Molo S. Vito” che consente l’ormeggio di traghetti con destinazione extra U.E.

Nella “Darsena Vecchia”, ad eccezione del Molo S. Vito di cui si è detto precedentemente, non si svolgono attività commerciali su mezzi o passeggeri; essa, infatti, ospita attività di supporto di

pubblico interesse (Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, P.I.F., ecc.) piccola cantieristica e la darsena dei pescatori. La Darsena Vecchia è chiusa a ponente dal “Molo Pizzoli” allo stato non operativa ed oggetto di un importante intervento di riqualificazione.

Procedendo verso ponente, segue l’area di Marisabella, dove la colmata prevista dal P.R.P. è stata solo parzialmente realizzata e attualmente utilizzata per la sosta degli automezzi in attesa di imbarco sui traghetti. Sempre a ponente segue un tratto sul quale insistono il Centro Sportivo Universitario con relativa darsena, i cantieri navali e l’edificio della Guardia Costiera con relativo approdo.

Infine, c’è il “Molo S. Cataldo” attualmente utilizzato solo per la sosta di navi non operative di piccolo pescaggio in condizioni di congestione di traffico.

I servizi forniti riguardano: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, rifornimento su tutte le banchine operative, bunkeraggio, riparazioni navali e possibilità di smaltimento di acqua di sentina e smaltimento rifiuti.

Lo sviluppo di banchine operative è di circa 3500 m con spazi a ridosso di circa 250000 m². Al termine dei lavori di completamento dell’area Marisabella, nella zona sud-ovest del bacino, si disporrà di ulteriori 1000 m di banchine con fondali di 12,5 m e oltre 350000 m² di spazi per deposito merci e sosta di veicoli.

2. Il Piano Regolatore Portuale

2.1. Inquadramento storico del PRP

Il Porto di Bari ha avuto il suo primo sviluppo a partire dalla metà dell'800, sotto il governo borbonico, durante il quale, grazie ad una politica mercantilistica, iniziava a delinearsi uno sviluppo dell'attività commerciale.

Fino alla metà dell'ottocento, il Porto di Bari era costituito da un piccolo bacino a Sud-Est della città e delimitato da un molo sopraflutto (S. Antonio) ad un solo braccio di 250 m circa e dal molo sottoflutto (S. Nicola), anch'esso ad un braccio, della lunghezza di 180 m. Successivamente è stato ampliato e oggi è denominato "Porto Vecchio di Bari".

Nonostante adattamenti e perfezionamenti successivi, si dimostrò presto insufficiente a soddisfare l'incremento dei traffici sopravvenuti.

Il Nuovo Porto si sviluppò sulla costa nord ovest della città, fra la punta S. Cataldo e il promontorio della città vecchia. Così fu realizzato nel 1860 un primo braccio, della lunghezza di circa 264 m, con molo a scogliera e muro paraonde ad andamento parabolico, oggi denominato "Molo Borbonico" o "Vecchio Molo Foraneo".

Detto molo in radice si attestava sulle mura di cinta della città vecchia in corrispondenza dell'attuale edificio dell'Autorità Portuale.

Il governo italiano succeduto a quello borbonico, ritenne opportuno continuare l'opera iniziata completando il suddetto molo fra il 1872 e il 1883. La sua lunghezza complessiva è di 905 m, con un primo braccio spiccato dall'estremo settentrionale della penisola su cui sorge la città vecchia, diretto verso N-W e della lunghezza di 455 m, e con un secondo braccio diretto ad W, della lunghezza di 450 m.

Il molo per le peculiari caratteristiche storiche e architettoniche è oggi sottoposto a tutela da parte del Ministero dei beni Culturali (decreto del 07/12/2001) della Soprintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali ai sensi del D.lgs 490/1999 (abrogato dall'articolo 184, comma 1, decimo trattino del D.lgs 42/2004).

Fra il 1883 e 1887 fu realizzato il "molo della Sanità", oggi denominato molo S.Vito, e quindi gli edifici direzionali della Dogana e della vecchia Capitaneria di Porto, oggi sede anch'essa degli Uffici Doganali.

Agli inizi del '900 furono realizzati il molo Pizzoli interamente a scogliera, la banchina tra il molo S.Vito ed il Vecchio molo Foraneo, a cui seguirono I e II braccio del Molo Foraneo a levante del molo Borbonico (Figura 1).

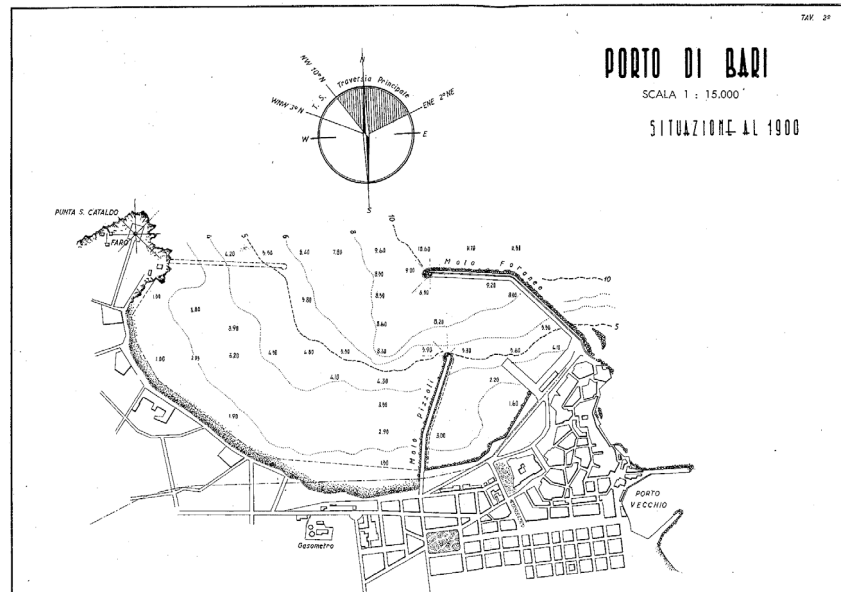


Figura 1 – Porto di Bari – Situazione al 1900

Il porto così strutturato era inadeguato ad accogliere le esigenze dettate da un traffico marittimo in continua crescita.

Tra il 1907 e il 1922, sulla base di un Piano Regolatore studiato nel 1907 dalla Commissione Speciale Centrale per i P.R.P. del Regno istituita con D.M. del 26/01/1904, fu migliorata la funzionalità del Porto con il banchinamento di tutto il lato interno del molo Pizzoli, l'approfondimento dei fondali del II braccio del molo Foraneo e la costruzione del raccordo ferroviario, che raggiungeva il piazzale della Mezzaluna posto a ridosso del II braccio del molo Foraneo ed il faro del molo Borbonico.

Dopo pochi anni il P.R.P. del 1907 risultava però già superato ed inefficiente essendosi manifestata la necessità di migliorare l'operatività delle attività commerciali del Porto mediante lo sviluppo di banchine per l'ormeggio di navi con elevato pescaggio.

Per questa ragione nel 1917, nonostante la guerra in corso, si iniziò lo studio per l'ampliamento del porto. Il progetto fu elaborato dagli Ispettori del Genio Civile nel 1919 e reso esecutivo nel 1923-24, che comprendeva quasi tutte le opere del molo Foraneo, tranne il V braccio che sarà realizzato a seguito del voto n° 536 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 17/05/1972.

La necessità di dotare il Porto di aree a terra da destinare alle attività portuali condusse alla elaborazione di progetti che, dapprima in modo marginale con voto n°717 del 13/06/1938 (Decisione del C.S. LL.PP) e poi in modo sostanziale con voto n°2019 del 18/11/1963 (Decisione del C.S. LL.PP) andarono a modificare il PRP, introducendo il riempimento dell'ansa di Marisabella.

Il Consiglio ritenne quest'ultima proposta meritevole di approvazione subordinandola però ad un preventivo studio urbanistico da effettuarsi d'intesa con il Comune di Bari e con la Sezione Urbanistica presso il Provveditorato alle OO.PP. della Regione Puglia.

Quest'ultimo in ottemperanza al voto predetto elaborò un piano di lottizzazione riguardante la colmata, che in data 29/07/1966 venne riesaminato dal C.S. LL.PP., il quale con voto n. 1070 espresse il parere che lo stesso elaborato doveva essere modificato sulla base di un piano particolareggiato da compilare d'intesa con il Comune, con la Sezione Urbanistica presso il Provveditorato alle OO.PP. della Regione Puglia e con il Comitato Regionale per la Programmazione tenendo in debito conto le esigenze prospettate dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Bari, al fine di ottimizzare l'utilizzo dell'area in esame. Lo stesso voto conteneva alcune prescrizioni.

Il progetto di sistemazione dell'ansa di Marisabella, fu rielaborato dall'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Bari sulla base delle indicazioni Ministeriali ed approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n°151 del 14/02/1969. Si evidenzia che la colmata di Marisabella, veniva recepita con voto n°151/1969 del Consiglio Superiore dei LL.PP. come elemento indispensabile per lo sviluppo delle attività del Porto di Bari per la evidente carenza di aree a terra da destinare alle attività portuali.

Tale intervento prevedeva di destinare la colmata di Marisabella ad *“aree per capannoni di deposito merci ed in parte ad uffici”*, mentre fu scartata la possibilità di realizzare silos per cereali ed industrie cantieristiche così come previsto nel primo voto n° 2019 del 1963.

Nel voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. fu accettata anche la richiesta del Comune di Bari di realizzare, nella parte ad occidente della colmata di Marisabella, una piccola darsena turistica da diporto, attualmente Centro Sportivo Universitario C.U.S..

Per il miglioramento della viabilità ordinaria esterna al porto fu ritenuta adeguata la proposta di creare aree da destinare a parcheggio in prossimità del progettato piazzale di accesso alla zona di colmata e, soprattutto, di costruire una strada camionale sopraelevata, con inizio della rampa all'estremità occidentale della colmata, con l'assicurazione del Comune di Bari di procedere alla redazione ed adozione della variante al Piano Regolatore Generale vigente per la realizzazione del suddetto collegamento.

Inoltre, per migliorare la viabilità cittadina nella zona della Fiera del Levante, si sarebbe dovuto realizzare un collegamento stradale, all'interno dell'ambito portuale, tra il molo S.Cataldo, dove attraccavano le petroliere per il rifornimento alla “Stanic”, e la viabilità prevista sull'ansa di Marisabella.

Infine, nel voto n°151/1969 del Consiglio Superiore dei LL.PP. fu richiesta la separazione del traffico ferroviario da quello stradale in corrispondenza del passaggio a raso del binario di raccordo al Porto lungo Corso della Vittoria, poiché non previsto dal progetto presentato dall'Ufficio Genio Civile OO.MM. con relazione del 17/12/1968 ed anche perché il Comune di Bari non aveva ravvisato l'opportunità di modificare il Piano Regolatore Generale urbano per inserirvi tale svincolo.

Per perseguire l'obiettivo di potenziamento del ruolo industriale del Porto di Bari ci fu un'ulteriore variante del P.R.P. con voto n° 60 del 16/02/1972 del Consiglio Superiore dei LL.PP., che prevedeva la costruzione di un terrapieno di circa 7 ettari a margine ed all'esterno del molo di S. Cataldo. Sul terrapieno dovevano essere installate opere aventi carattere di pubblico interesse ed impianti industriali (serbatoi di prodotti petroliferi per rifornire l'area di sviluppo industriale della "Stanic").

Con la costruzione del terrapieno si intendeva annullare anche la sensibile risacca all'imboccatura del Porto dovuta alla interferenza ondosa causata dai moti riflessi delle due pareti verticali costituenti i moli foranei di sopraflutto e sottoflutto.

Questa variante al P.R.P. non è stata mai attuata per le mutate esigenze di traffico portuale. Infatti, le attività di raffinazione dei prodotti petroliferi nella zona "Stanic" di Bari sono state dismesse nel 1986, tanto da rendere superflue le infrastrutture programmate per il traffico di idrocarburi. Con questa variante viene approvato anche l'ampliamento e l'approfondimento del banchinamento del molo S. Cataldo.

L'esigenza prioritaria era quella di effettuare una nuova ristrutturazione delle opere foranee ed il consolidamento delle infrastrutture dell'esistente molo sopraflutto, al fine di rendere tranquillo lo specchio acqueo del bacino operativo prima di procedere alla costruzione di nuovi sporgenti banchinati.

A tal fine, il Genio Civile OO.MM., con relazione del 21/4/72 formulò una proposta piuttosto articolata che prevedeva il riempimento esterno lungo l'intero sviluppo del molo Foraneo (II, III e IV braccio), in modo da realizzare una colmata di 27,3 ha, di allargare di 15 metri il praticabile sul molo S. Cataldo e di 20 metri verso il mare la Banchina Dogana.

Proponeva la costruzione della Darsena di Ponente allargando verso l'esterno il molo di Ridosso e il Vecchio molo foraneo, alla cui testata innestare uno sporgente di 280 metri.

Altra opera importante era l'allargamento verso l'esterno del Molo Pizzoli con uno sviluppo di banchine di 350 metri in continuità con il piazzale di Marisabella e 260 metri in testata, nonché

un terrapieno di circa 7 ettari. Sempre sul Molo Pizzoli era previsto un allargamento verso l'interno di circa 10 metri per consentire una maggiore agibilità per i mezzi terrestri.

Il C.S. dei LL.PP. si è espresso su questa proposta di variante con voto n°536 del 17/05/72. Valutando i risultati della prova su modello effettuata nel laboratorio di costruzioni marittime dell'Università di Padova è emersa l'urgente necessità di dotare il bacino di un adeguato avamposto che suggerisce di realizzare prolungando ulteriormente il V braccio del molo Foraneo, in modo da oltrepassare il promontorio di S. Cataldo, evitando così la formazione di flutti riflessi di tramontana sul promontorio stesso.

Per l'intercettazione dei flutti diretti da N-NW e da NW, inoltre, propone la costruzione di un'antemurale da realizzare in modo che la nuova imboccatura portuale venisse orientata nella direzione E-NE, dalla quale le intensità dei venti e delle ondate sono minori rispetto alle altre direzioni.

In particolare, non condivide la proposta di creare la colmata esterna per tutto lo sviluppo del molo Foraneo, sia per ragioni economiche, che per il notevole carico di traffico indotto, che avrebbe certamente prodotto un notevole congestionamento in corrispondenza del varco Capitaneria, ovvero nel centro cittadino. Il Consiglio Superiore dei LL.PP. riteneva che le nuove esigenze portuali potevano trovare migliore attuazione, rispetto al terrapieno suddetto, con la realizzazione delle aree a terra dell'ansa di Marisabella, da integrarsi eventualmente con opportuni sporgenti banchinati.

Inoltre, con tale soluzione, sarebbe stato possibile convogliare il volume dei traffici portuali verso ponente dove sarebbero stati più agevoli i collegamenti viari e ferroviari dell'ambito portuale con l'esistente zona di sviluppo industriale e con le principali direttrici viarie nazionali.

Con la realizzazione della colmata di Marisabella si intendeva, altresì, creare una vera e propria distribuzione funzionale delle attività portuali in due principali ambiti:

- l'ambito delle attività mercantili e passeggeri;
- l'ambito delle attività legate alle produzioni industriali.

Il primo si sarebbe sviluppato nel settore orientale del porto, il secondo, relativo al traffico petrolifero e delle materie prime, in quello occidentale.

In tal modo, la colmata di Marisabella avrebbe consentito una riorganizzazione logistica delle attività tale da poter garantire lo sviluppo delle attività commerciali.

2.2 Il Piano Regolatore Portuale Vigente

Con **voto n° 945 il 18/01/1974 il C.S. LL.PP.** approvò il progetto di aggiornamento del P.R.P. del Porto di Bari condividendo alcune esigenze prioritarie ed urgenti, proposte dall'Uff. Genio Civile OO.MM. con nota del 22/10/73 (Allegato 2).

In particolare, si aderiva alla proposta di effettuare il consolidamento dell'esistente molo Foraneo, per eliminare il costante pericolo di dissesti e la possibile eventuale rovina dell'opera. La proposta consisteva nella costruzione di una difesa radente a scogliera di massi naturali, con mantellata di massi artificiali, idonea dal punto di vista tecnico e aderente alle effettive necessità portuali, sia per motivi di carattere economico che per i tempi di costruzione relativamente brevi. Il Consiglio Superiore dei LL.PP. nello stesso voto prescrisse di *“raccordare con curvatura a largo raggio il III ed il IV braccio in maniera da rendere più funzionale l'opera di difesa, evitando così una concentrazione di energia del flutto incidente, e nello stesso tempo creare una zona di riempimento di circa 7 ettari”*.

Fu inoltre prescritto un allargamento verso mare di circa 150 m del II braccio, eliminando però il previsto allargamento interno di 60 m, ed un allargamento del I braccio di circa 50 m ai fini di evitare ogni pericolo di tracimazione.

Si ribadì la validità della proposta di prolungare ulteriormente il V braccio in modo da oltrepassare il promontorio di S. Cataldo, evitando così la formazione di flutti riflessi di tramontana sopra il promontorio stesso.

In merito all'antemurale, si suggerì di procrastinare nel tempo la sua realizzazione, in attesa di acquisire una maggiore esperienza sull'efficienza idrodinamica del Porto, a valle della costruzione del prolungamento del V braccio e accolse la proposta dell'Ufficio Genio Civile OO.MM. di eseguire delle verifiche preliminari su modello.

In considerazione della carenza di banchine ad alto fondale e di adeguate calate, fu condivisa la proposta dell'Uff. Genio Civile OO.MM. di allargare il molo Pizzoli internamente ed esternamente allo scopo di realizzare nuove banchine con tirante d'acqua fino a 12,00 m sul l.m.m., con retrostante terrapieno di circa sette ettari.

Per quanto si riferisce alla costruzione della Darsena di Ponente mediante allargamento verso l'esterno sia dell'attuale molo di ridosso che del vecchio molo Foraneo, con la creazione di 565 m di banchine con tirante d'acqua da 12,00 a 13,00 m sul l.m.m. e circa sette ettari di terrapieno, si ritenne che prima della sua realizzazione dovesse essere verificata la validità dei collegamenti con le grandi vie di comunicazione in maniera da garantire un agevole smaltimento del traffico senza pregiudicare il sistema viario urbano.

Per una maggiore funzionalità del molo di S. Cataldo si ritenne utile allargare il praticabile verso l'interno per la larghezza di 15,00 m.

Fu ritenuta superata l'ipotesi di realizzare il riempimento esterno, prescrivendo però la costruzione di una scogliera con pendenza 5/1 a ridosso del molo, come suggerito dall'Uff. Genio Civile OO.MM., al fine di ridurre i fenomeni di riflessione.

La possibilità di realizzare un terrapieno esterno al molo S. Cataldo suscitava infatti giuste perplessità perché ormai lo scalo delle grosse petroliere avveniva nel porto di Taranto e quindi decadeva la destinazione d'uso di questo manufatto.

Si suggerì una vasta campagna di scavi del fondo marino all'interno del porto, ed in particolare:

- la sistemazione del canyon naturale esistente a ridosso del molo Pizzoli con il duplice scopo di migliorare la manovrabilità nella fase di accosto al versante di ponente del molo Pizzoli e di realizzare un fronte banchinato idoneo all'ormeggio sull'ansa di Marisabella;
- l'approfondimento da -12,00 a -13,00 m dei fondali nella realizzanda Darsena di Ponente;
- l'approfondimento fino a -6,00 m dei fondali sul lato interno del molo Pizzoli nella Darsena Vecchia;
- l'approfondimento a -12,00 m della zona prospiciente l'ansa di Marisabella tra il molo Pizzoli ed il vecchio molo Foraneo.
- l'approfondimento fino a -7,5 m dei fondali in corrispondenza della banchina dogana, nella darsena compresa tra il molo S.Vito e la banchina interna del Molo Vecchio.

Il Piano recepisce, inoltre, le previsioni del PRG adottato nel '73 e successivamente approvato nel '76, relativamente ad interventi sull'infrastruttura viaria che, nello specifico, riguardano:

- asse viario di Via Caracciolo di accesso all'area Marisabella;
- prolungamento dell'asse nord-sud di Via Tommaso Fiore fino al ricongiungimento con la direttrice viaria costituita da Corso Vittorio Veneto, e diramazione dell'asse in corrispondenza di Via Oreste per l'accesso alla colmata di Marisabella da parte di autobus destinati al trasporto passeggeri.

L'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari il 9/2/1979 propone un aggiornamento del P.R.P. vigente *“per la costruzione della darsena per il ricovero dei mezzi nautici della Capitaneria di Porto alla radice del molo S.Cataldo, ai fini del servizio di pronto intervento e di soccorso aereo in mare”*.

Il Piano Regolatore del Porto di Bari così aggiornato è ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con **voto n°626 del 19/12/1979** e approvato definitivamente con D.M. n°1537 del 10/7/1980 (Allegato 2).

Con **voto n°188 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 26/05/1999** sono state accolte le proposte di adeguamento tecnico-funzionale relative all'ampliamento delle banchine Capitaneria, Molo S. Vito e del Vecchio Molo foraneo nella Darsena Interna per garantire un numero di approdi adeguati all'incremento di traffico di navi di tipo Ro-Ro (Allegato 2).

In particolare si prevedeva:

- la realizzazione fra la banchina Dogana e la banchina Capitaneria di un dente delle dimensioni di 70mx35m;
- il prolungamento di 35 m dello sporgente del Molo S. Vito in corrispondenza dell'ormeggio n. 3;
- la creazione di un dente fra il Vecchio Molo Foraneo e la banchina Capitaneria.

Con **voto n°299 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002** sono state accolte le proposte di adeguamento tecnico-funzionale del molo San Cataldo, con delle prescrizioni e raccomandazioni relative all'individuazione e alla organizzazione dei parcheggi, alla sistemazione dell'area imbarchi e sbarchi, anche in relazione alle prevedibili barriere doganali, ed al collegamento del molo con la viabilità cittadina (Allegato 2).

Le nuove proposte rispondono in particolare all'esigenza di accogliere il traffico commerciale di automezzi pesanti sia delle navi RO-RO che del cabotaggio legato all'attivazione delle "Autostrade del mare", ma anche all'esigenza di riqualificare un molo in stato di abbandono e inutilizzato dopo la dismissione degli impianti petroliferi della STANIC.

I lavori proposti, nel complesso, consistono nell'approfondimento dei fondali dall'attuale quota di -5,00 m a -9,00 m, finalizzato essenzialmente all'evoluzione e all'attracco di due unità RO-RO. L'esigenza di convertire l'utilizzazione del molo di San Cataldo derivava dal fatto che i dati relativi ai traffici nel quinquennio 1997-2002 evidenziavano un notevole incremento del traffico passeggeri e merci movimentate su gomma. Le attività di navi RO-RO, Car-Ferries e da crociera sono ormai una realtà consolidata nell'attività del Porto di Bari.

0 100 200 400 600 800
m

scala 1:10.000







Servizio
Infrastrutture



Legenda

Configurazione attuale

-  Limite di competenza territoriale
Autorità Portuale del Levante
-  Ambito portuale esistente
-  Flussi di traffico interno al porto
su entrambe le direzioni di marcia
-  Varco









0 100 200 400 600 800
m

scala 1:10.000







IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE
voto del Consiglio Superiore LL.PP.
n. 945 del 18/01/1974

Legenda

-  opere antecedenti al prp vigente
-  prp vigente approvato dal C.S. dei LL.PP. con voto n. 945 del 18/01/1974
-  aree da dragare - prp vigente approvato dal C.S. dei LL.PP. con voto n. 945 del 18/01/1974
-  variante al prp vigente approvata dal C.S. dei LL.PP. con voto n.626 del 19/12/1979
-  adeguamento tecnico funzionale al prp vigente approvato dal C.S. dei LL.PP. con voto n.188 del 26/05/1999
-  adeguamento tecnico funzionale al prp vigente approvato dal C.S. dei LL.PP. con voto n.299 del 05/07/2002

Configurazione attuale

-  Limite di competenza territoriale Autorità Portuale del Levante
-  Ambito portuale esistente
-  Flussi di traffico interno al porto su entrambe le direzioni di marcia
-  varco

