



Piano Comunale
delle Coste
MOLFETTA

Amministrazione

Sindaco

Dott.ssa Paola Natalicchio

Assessore all'Urbanistica

Avv. Rosaria Gadaleta

Progettazione

Dirigente Settore Territorio

Ing. Alessandro Binetti

Ufficio tecnico Comunale

Geom. Gaetano De bari

Geom. Luciano Mezzana

Consulenza tecnico scientifica

Supporto scientifico

Prof. Arch. Nicola Martinelli

*Rilievo ricognitivo dei luoghi, Progettazione,
Norme Tecniche di Attuazione ed Osservazioni*

Arch. Rosanna Rizzi

Ing. Vincenzo Lobasso

Consulente VAS

Arch. Gianluca Andreassi

Analisi Geomorfologiche

Dott. Emilio Lionetti

Comune di
MOLFETTA



Amministrazione

Sindaco
Dott.ssa Paola Natalicchio

Assessore all'Urbanistica
Avv. Rosaria Gadaleta

Progettazione

Dirigente Settore Territorio
Ing. Alessandro Binetti

Ufficio tecnico Comunale
Geom. Gaetano De bari
Geom. Luciano Mezzina

Consulenza tecnico scientifica

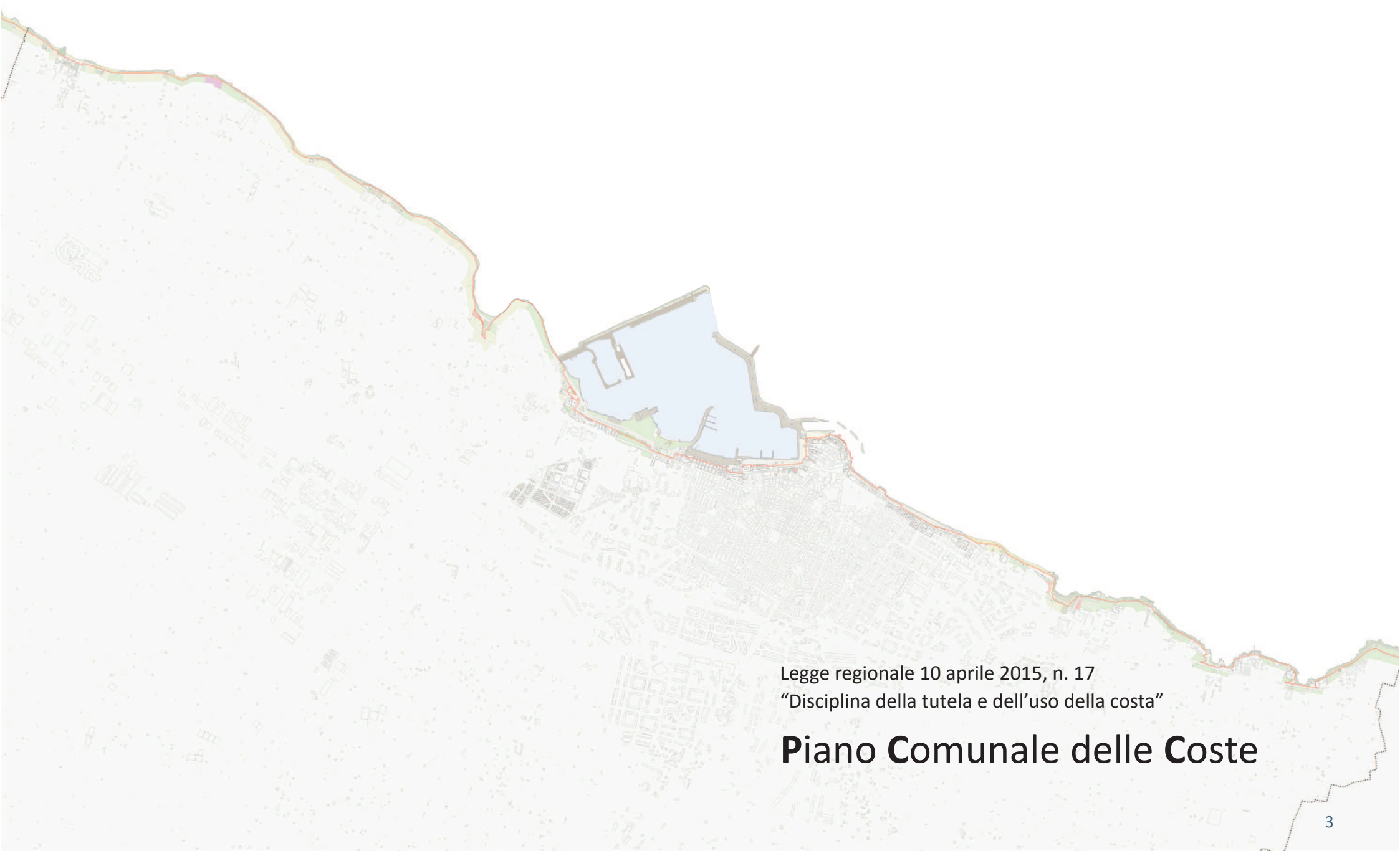
Supporto scientifico
Prof. Arch. Nicola Martinelli

*Rilievo ricognitivo dei luoghi, Progettazione,
Norme Tecniche di Attuazione ed Osservazioni*
Arch. Rosanna Rizzi
Ing. Vincenzo Lobasso

Consulente VAS
Arch. Gianluca Andreassi

Analisi Geomorfologiche
Dott. Emilio Lionetti

Maggio 2016



Legge regionale 10 aprile 2015, n. 17
“Disciplina della tutela e dell’uso della costa”

Piano Comunale delle Coste

6....Premessa

- 7....Il Piano Regionale delle Coste (PRC)
- 8....Finalità del Piano Comunale delle Coste (PCC)
- 9....Lettura e ricognizione della costa
- 10....Definizioni
- 11....SID e SIT

- 12....La costa di Molfetta nel nestone delle città costiere
- 13....Molfetta: caratteri e problematiche

14....Note storiche

20....Riferimenti cartografici

23....**LA RICOGNIZIONE***Elaborati grafici di analisi*

- 23 A.1 Ricognizione fisico-giuridica del Demanio marittimo
- 24.... A.1.1 Suddivisione della costa in Unità e Sub-unità Fisiografiche
- 44.... A.1.2 Classificazione normativa
- 46.... A.1.2.bis Balneabilità
- 52.... A.1.3 Zonizzazione della fascia demaniale marittima
- 72.... A.1.4 Individuazione delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico
- 82.... A.1.5 Individuazione delle aree naturali protette e dei vincoli ambientali
- 84.... A.1.5.bis Individuazione delle biocostruzioni marine - Progetto Biomap
- 104.... A.1.6 Individuazione delle aree sottoposte a vincoli territoriali
- 114.... A.1.7 Classificazione del litorale, rispetto ai caratteri morfologici
- 134.... A.1.9 Individuazione delle opere di difesa e porti
- 144.... A.1.10 Rappresentazione dello stato giuridico della fascia demaniale marittima di cui al punto A.1.3 lettera f.
- 150.... A.1.11 Individuazione delle opere di urbanizzazione, delle strutture fisse e delle recinzioni esistenti
- 172.... A.1.12 Individuazione dei sistemi di accesso e di parcheggio esistenti

174....Partecipazione e Cittadinanza

175....Quadro sinottico del Forum PCC 2014

177....**IL PROGETTO**

- 178....Quadro di sintesi degli elementi che determinano inconcedibilità
- 180....Rapporto tra stato concessorio vigente ed elementi che determinano inconcedibilità

182....Analisi SWOT

- 184....Deliberazione della Giunta Comunale n. 82 del 9/04/2015 "Piano delle Coste di Molfetta" - Atto di indirizzo alla progettazione
- 186....Scenari del Regime Transitorio
- 188....Obiettivi ed Azioni del PCC

Elaborati grafici di progetto

192....B.1 Zonizzazione del Demanio

- 192.... B.1.1 Classificazione della costa, rispetto alla individuazione della "linea di costa utile"
- 194.... B.1.2 Individuazione delle aree con divieto assoluto di concessione
- 196.... B.1.1-2 Concessioni demaniali vigenti rispetto alla linea di costa utile e alle aree concedibili (1:2.000)
- 214.... B.1.3-4-5-6 Individuazione delle aree di interesse turistico-ricreativo; con finalità turistiche diverse da SB ed SLS; con finalità diverse; connessini
- 232.... B.1.7 Individuazione delle aree vincolate
- 250.... B.1.8 Sistema delle infrastrutture pubbliche
- 252.... B.1.3-5-6-8 Concessioni Demaniali e Mobilità

274....B.2 Interventi di recupero costiero

289....**REGIME TRANSITORIO**

290....B.3 Elaborati esplicativi del regime transitorio

- B.3.1 Individuazione delle aree tipizzate a stabilimenti balneari da destinare in modo prioritario alla variazione o traslazione degli eventuali titoli concessori non rinnovabili
- B.3.2 Individuazione delle opere di difficile rimozione da adeguare o trasformare in opere di facile rimozione
- B.3.3 Individuazione delle recinzioni da rimuovere
- B.3.4 Individuazione degli accessi da rendere pubblici

La legge regionale 10 aprile 2015, n. 17 “Disciplina della tutela e dell’uso della costa” ha come oggetto la disciplina dell’esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo.

L’azione regionale in materia di demanio marittimo, come specifica l’articolo 1, si conforma ai seguenti principi:

- a) salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell’ambiente;
- b) pianificazione dell’area costiera;
- c) accessibilità ai beni del demanio marittimo e al mare territoriale per la loro libera fruizione;
- d) semplificazione dell’azione amministrativa;
- e) trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi;
- f) integrazione tra i diversi livelli della Pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione;
- g) decentramento amministrativo dei compiti e delle funzioni connesse;
- h) armonizzazione delle attività produttive e in particolare del turismo balneare e della diportistica nautica, con le utilizzazioni e le destinazioni pubbliche.

L’esercizio delle funzioni connesse alla gestione del demanio marittimo si articola su due livelli di pianificazione:

- a livello regionale con il Piano Regionale delle Coste (PRC) che disciplina “le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell’integrità fisica e patrimoniale”;
- a livello comunale con il Piano Comunale delle Coste (PCC) che deve conformarsi ai principi e alle norme del PRC.

Il PRC - adottato nel luglio 2009 - è stato approvato dalla Giunta nell’ottobre 2011. Nel 2012 la Regione Puglia ha emanato le “Istruzioni Tecniche per la redazione del piano comunale delle coste”, ai sensi della DGR n. 2273 del 13 ottobre 2011. Esse forniscono gli indirizzi e i criteri con i quali devono essere redatti i Piani Comunali delle Coste (PCC) al fine di raggiungere gli obiettivi del PRC, e di far sì che le funzioni degli enti locali (in particolare il rilascio di concessioni demaniali marittime), siano svolte in modo efficace ed efficiente, nonché coordinate e coerenti con il PRC stesso.

Le Istruzioni Tecniche forniscono anche i formati standard con i quali devono essere realizzati gli elaborati del PCC, in modo da poter gestire in maniera più efficace le fasi di controllo dei piani comunali attraverso il SIT Puglia. Vengono pertanto forniti l’elenco e le indicazioni specifiche dei singoli strati informativi individuati, per i quali vengono definite e indicate, attraverso il modello logico e il modello fisico, le regole per la redazione degli elaborati e l’insieme degli attributi che devono accompagnare ogni elemento.

Tuttavia, nell’affrontare un piano per la costa non si può non tener conto del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015, il quale considera la costa un bene pubblico contribuendo a favorire lo sviluppo di un turismo sostenibile e consapevole “attento ai patrimoni ambientali, paesaggistici e culturali locali, ad una fruizione più articolata della profondità dei territori dell’entroterra nelle loro valenze paesaggistiche, escursionistiche, culturali, urbane, etc”.

A sottolineare l’importanza della costa per il territorio e il paesaggio pugliese, il PPTR indica un obiettivo specifico dello scenario strategico “Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia (obiettivo 9) - e predisporre un progetto territoriale di paesaggio: “La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri”.

Il PPTR ritiene che la tutela della costa e del paesaggio ed il recupero del patrimonio esistente siano gli elementi su cui sviluppare interventi integrati di gestione dei litorali e un’economia turistica sostenibile e consapevole. Pertanto, è necessario che i progetti per la costa si sviluppino al di là della linea demaniale e abbiano un approccio integrato e strategico alla pianificazione e gestione delle zone costiere, allineandosi alla *Integrated Coastal Zone Management* (Gestione Integrata della Costa) promossa dalla Comunità Europea.

Il Progetto Territoriale per “La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” intende come “zona costiera” tutta la fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, ossia l’ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri”.

“La scelta di riconoscere una profondità territoriale ai paesaggi costieri muove non solo da considerazioni di tutela, ma anche da valutazioni economiche: la volontà da più parti espressa di ampliare e destagionalizzare l’attuale offerta turistica regionale attraverso l’integrazione del predominante turismo balneare con gli altri segmenti turistici regionali implica infatti la costruzione di strategie virtuose tra costa ed entroterra, che mobilitino risorse ben più ampie di quelle situate a ridosso del litorale” (PPTR, Progetti territoriali. La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri).

Il PCC si inserisce in questo scenario strategico di area vasta rappresentando un primo tassello ben definito e interessandosi esclusivamente dell’ambito demaniale, probabilmente il più delicato, e del mare territoriale.

Il Piano guarda all’ambito costiero principalmente dal punto di vista amministrativo e giuridico, individuando delle scelte che evidentemente tengono conto dei diversi quadri di conoscenza e visioni strategiche ambientalmente e paesaggisticamente sostenibili.

L’ampiezza trasversale della fascia demaniale di competenza del PCC è molto esigua e pertanto le azioni individuate non avranno una profondità territoriale rilevante, ma sono senza dubbio indirizzi e linee guida per l’intero ambito costiero da tenere in considerazione per eventuali piani futuri.

Il Piano Regionale delle Coste (PRC) - adottato nel luglio 2009 e approvato dalla Giunta nell'ottobre 2011 - persegue diverse finalità e obiettivi così come dichiarato nell'art. 1 delle NTA.

“Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è lo strumento che disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative. Nel più generale modello di gestione integrata della costa, esso persegue l'obiettivo imprescindibile dello sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco - compatibilità e di rispetto dei processi naturali.

Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero e in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine connesse al prioritario problema dell'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari.

Il PRC costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente trasferimento di funzioni amministrative agli Enti locali (rilascio di concessioni demaniali marittime), il cui esercizio in modo efficace ed efficiente può essere garantito solo da un'azione coordinata e coerente da parte della Regione. In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC)”.
[art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione e Indirizzi Generali per la Redazione dei Piani Comunali delle Coste]

Il PRC è inteso come strumento di disciplina, di conoscenza, di pianificazione e di tutela. Disciplina l'uso del territorio costiero | demaniale secondo un modello di sostenibilità e di salvaguardia ambientale che considera le aree costiere nel loro insieme. Stabilisce che le scelte pianificatorie devono essere basate su una visione integrata degli aspetti che coinvolgono le aree demaniali, sulla compatibilità degli usi e delle attività che si svolgono o si possono svolgere su tali aree, a partire da una profonda e attenta conoscenza dei luoghi.

L'ambito di studio di applicazione del PRC è stato definito verso terra con una larghezza variabile a seconda delle caratteristiche ambientali specifiche del luogo¹, verso mare l'Ambito è invece definito dalla linea di costa individuata sulla base della ortofoto del 2005. Il Piano suddivide la costa regionale in Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Esse, perciò, non tengono conto dei confini amministrativi dei comuni costieri.

Le Unità Fisiografiche individuano tratti di costa in cui il trasporto solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, è confinato. In genere, queste sono delimitate da promontori le cui conformazioni non consentono l'ingresso e/o l'uscita di sedimenti dal tratto di costa.

Insieme alle “Unità Fisiografiche Naturali” sono state considerate anche “Unità Fisiografiche Antropiche”, ossia quei tratti di costa compresi tra un promontorio e opere a mare, portuale o di difesa, le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità superiore a 10 m. Dette opere a tutti gli effetti costituiscono degli sbarramenti al trasporto solido longitudinale.

Infine, per un'analisi di maggior dettaglio, all'interno di ogni Unità Fisiografica sono state individuate delle sub-unità delimitate o da piccoli promontori o da opere a mare le cui

estremità sono realizzate su fondali con profondità inferiore a 10 m.

La classificazione del litorale pugliese è stata effettuata rispetto ai caratteri morfologici (costa rocciosa, rocciosa con spiaggia ciottolosa al piede, costa rocciosa con spiaggia sabbiosa al piede, falesia, falesia con spiaggia ciottolosa al piede, falesia con spiaggia sabbiosa al piede, spiaggia ciottolosa, spiaggia sabbiosa, spiaggia sabbiosa-ciottolosa, rias). Sono stati individuati e caratterizzati i cordoni dunari e le opere portuali e di difesa, quest'ultime distinte in foci armate, opere longitudinali aderenti, opere longitudinali distaccate, opere longitudinali distaccate con tomboli, opere miste, opere trasversali, terrapieni con gabbionate al nucleo e terrapieni senza gabbionate.

Il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto.

La criticità a livello comunale fornisce indicazioni sullo stato globale della costa del comune, e quindi è utile per una pianificazione regionale, mentre quella puntuale fornisce indicazioni specifiche indispensabili per la redazione dei Piani Comunali delle Coste (PCC)².

Per la classificazione della criticità sono individuate tre classi:

C1 elevata criticità” quando il valore è uguale o superiore a 60;

C2 media criticità” quando il valore è minore di 60 e maggiore o uguale di 20;

C3 bassa criticità” quando il valore è minore di 20.

La sensibilità rappresenta lo stato della fascia costiera dal punto di vista storico ambientale; per valutarla sono stati individuati una serie di criteri³ che, opportunamente pesati, contribuiscono a definirla⁴. I tratti di costa sono stati classificati con tre valori di sensibilità ambientale “S1:alta”, “S2:media”, “S3:bassa”.

Per classificare i tratti costieri sono stati incrociati i dati della criticità all'erosione dei litorali sabbiosi con quelli della sensibilità ambientale trovando 9 livelli, dal più elevato (corrispondente al valore 1) al più basso (corrispondente al valore 9):

1. C1.S1 C1. Costa a elevata criticità; S1. Costa a elevata sensibilità ambientale;
2. C1.S2 C1. Costa a elevata criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
3. C1.S3 C1. Costa a elevata criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale;
4. C2.S1 C2. Costa a media criticità; S1. Costa a elevata sensibilità ambientale;
5. C2.S2 C2. Costa a media criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
6. C2.S3 C2. Costa a media criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale;
7. C3.S1 C3. Costa a bassa criticità; S1. Costa a elevata sensibilità ambientale;
8. C3.S2 C3. Costa a bassa criticità; S2. Costa a media sensibilità ambientale;
9. C3.S3 C3. Costa a bassa criticità; S3. Costa a bassa sensibilità ambientale.

Tale classificazione è uno degli elementi di partenza per la pianificazione dell'uso delle coste e, quindi, per la redazione dei Piani Comunali delle Coste (PCC).

Le finalità del Piano Comunale delle Coste (PCC) sono ben specificate all'art. 2 delle Norme Tecniche di Attuazione e indirizzi generali per la redazione dei piani comunali delle coste

Il PCC è lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero comunale in termini di tutela del paesaggio, di salvaguardia dell'ambiente, di garanzia del diritto dei cittadini all'accesso e alla libera fruizione del patrimonio naturale pubblico, nonché di disciplina per il suo utilizzo eco - compatibile.

Esso contempera gli interessi pubblici connessi:

- allo sviluppo del settore turistico, per le relative implicazioni di carattere socio-economico;
- al godimento del bene da parte della collettività;
- alla protezione dell'ambiente naturale e al recupero dei tratti di costa che versano in stato di degrado, ovvero di instabilità morfologica.

Persegue, pertanto, l'obiettivo dello sviluppo economico-sociale delle aree costiere attraverso l'affermazione della qualità e della sostenibilità dello stesso, prospettando strategie di difesa e di governo, nella constatazione che:

1. lo stato attuale della costa risente in generale di una disordinata evoluzione, effetto più di una sommatoria di interventi senza alcuna reciproca connessione che del prodotto di una logica di sistema basata su un corretto rapporto tra ambiente costruito e ambiente naturale;
2. il livello di degrado è tale, per intensità e ampiezza, che il problema non è più quello di cercare usi ottimali delle aree ancora libere, ma piuttosto quello di innescare un processo di recupero e risanamento complessivo.

Nell'esigenza della integrazione delle azioni di governo con la gestione del territorio, quindi, il PCC fissa i principi e gli indirizzi generali e detta norme specifiche, in materia di tutela e uso del demanio marittimo, in armonia con le indicazioni del PRC e degli strumenti di pianificazione sovraordinata, nonché con le prescrizioni generali e specifiche previste per le aree naturali protette dalla Legge regionale n. 19 del 24.7.1997, ovvero stabilite in esecuzione di essa.

Ai fini conoscitivi dello stato attuale del sistema costiero e della sua evoluzione, finalizzata alla costruzione di possibili scenari di intervento, il PCC, partendo dalle conoscenze e dagli indirizzi contenuti nel PRC, deve procedere alla ricognizione fisico - giuridica di dettaglio delle aree costiere di competenza.

Il PCC deve altresì prevedere strategie di difesa, di riqualificazione ambientale e di monitoraggio, e prospettare azioni rivolte anche alla soluzione dei problemi indotti dai principali fattori che attualmente concorrono allo squilibrio morfodinamico della fascia costiera, con riferimento all'intera unità fisiografica.

Il Piano Comunale delle Coste, in armonia con le indicazioni del PRC e degli strumenti di pianificazione sovraordinata, e in una concezione del governo del territorio inteso come integrazione di azioni e gestione del territorio, è lo strumento che definisce gli assetti, le modalità di gestione, controllo e monitoraggio della propria fascia costiera. La disciplina per l'uso eco-compatibile della fascia costiera deve servire a tutelare il paesaggio, salvaguardare l'ambiente, garantire l'accesso e la libera fruizione del patrimonio naturale pubblico.

L'interesse pubblico del piano e della fascia costiera è inteso nei suoi diversi aspetti e precisamente:

- nel favorire lo sviluppo del settore turistico;
- nel garantire il diritto al godimento del bene da parte della collettività;
- nel perseguire la protezione dell'ambiente naturale e il recupero dei tratti di costa che versano in stato di degrado.

Il PCC deve quindi perseguire uno sviluppo improntato sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale; deve coordinare attività e usi che finora hanno seguito logiche e finalità autonome; deve individuare azioni per contrastare il degrado, per riqualificare e per recuperare aree attualmente in condizioni di degrado; deve eliminare i fattori di criticità ambientale e antropica; deve proteggere e valorizzare le aree e il patrimonio naturalistico; deve definire le regole per l'uso e le attività che si svolgono nell'area demaniale.

Per quanto detto in premessa, il PCC è anche l'occasione per individuare i diversi e numerosi problemi di assetto dei tratti costieri e litoranei. Sull'area demaniale - ma sulla costa più in generale - si sono stratificate disposizioni normative di varia origine, si sono sviluppate attività e usi diversificati, si sovrappongono competenze diverse. Tutte queste utilizzazioni, disposizioni e competenze non sempre si riescono a individuare chiaramente. Il piano non ha la possibilità di risolvere tutti questi problemi da solo - ognuno di essi richiede iter e atti propri - ma li ha puntualmente segnalati, e in alcuni casi ha proposto una soluzione o un percorso per risolverli.

Una indagine profonda della costa non poteva rinchudersi solo nei limiti del confine demaniale.

Le conoscenze acquisite per l'elaborazione del PCC e le ipotesi progettuali delineate hanno coinvolto territori più ampi e aspetti di pianificazione e gestione della costa che vanno al di là delle disposizioni per la sola fascia demaniale.

Il piano è stato inteso come piano che individua le risorse e le criticità della costa, come occasione per delineare uno schema di assetto per l'intera fascia costiera, oltre, ovviamente, come strumento per disciplinare le aree demaniali.

Il PCC vuole essere uno strumento di pianificazione e gestione urbanistica che, nel descrivere lo stato delle risorse e la loro più adeguata utilizzazione, si pone come quadro di riferimento indispensabile per attivare molte delle azioni e dei progetti che riguardano la costa in generale e il waterfront urbano, per il quale è stato approntato un masterplan. Operazione assolutamente preliminare per descrivere lo stato della costa e per individuare azioni e possibili scenari di intervento è la costruzione di un quadro conoscitivo puntuale e strutturato.

Il PCC, partendo dalle conoscenze e dagli indirizzi contenuti nel PRC, ha proceduto alla ricognizione fisico - giuridica di dettaglio delle aree costiere comunali di competenza.

COMUNE		Molfetta				
IN AMBITO DI STUDIO		11376				
kmq di fascia demaniale		36577				
ha di ambito di studio		3566,47				
Vincoli Sovraordinati						
		mq di costa	mq di fascia demaniale	mq di ambito di studio		
		dato assoluto	percentuale	dato assoluto	percentuale	
SIC		0,00	0,00	0,00	0,00	
ZPS		0,00	0,00	0,00	0,00	
AREE PROTETTE	ZONA1	0,00	0,00	0,00	0,00	
	ZONA2	0,00	0,00	0,00	0,00	
	ZONA3	0,00	0,00	0,00	0,00	
	AMBITO A	0,00	0,00	0,00	0,00	
PUTT-AMBITI ESTESI	AMBITO B	510,34	47,19	3770,27	11,95	
	AMBITO C	5968,25	52,87	17749,54	54,05	
	AMBITO D	0,00	0,00	0,00	0,00	
	AMBITO E	2515,19	22,32	13681,52	44,74	
PUTT-AMBITI DISTINTI	VINCOLI EXL.1947/29	0,00	0,00	0,00	0,00	
	USI CIVICI	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IDROLOGIA	0,00	0,00	0,00	0,00	
	GROTTI	0,00	0,00	0,00	0,00	
	GALASSINI	1877,94	16,66	28475,35	9,31	
	FAUNA	4772,33	42,35	14414,56	4,71	
	BOSCHI	BOSCHI	0,00	0,00	0,00	0,00
		BIOTOP	0,00	0,00	0,00	0,00
		MACCHIE	0,00	0,00	0,00	0,00
	ACQUE	ACQUE	0,00	0,00	0,00	0,00
		ACQUE LINEE	0,00	0,00	0,00	0,00
		ACQUE PLANTI	0,00	0,00	0,00	0,00
	IDROLOGIA	ZONE UMIDE	0,00	0,00	0,00	0,00
		VINCOLI ARCHEOLOGICI	0,00	0,00	0,00	0,00
VINCOLI ARCHITETTONICI	SEGNALEGGI ARCHITETTONICHE	0,00	0,00	0,00	0,00	
	VINCOLI ARCHITETTONICI	2,00	0,18	1,00	0,00	
	SEGNALEGGI ARCHITETTONICHE	1,00	0,09	0,00	0,00	
	TRATTURI	0,00	0,00	0,00	0,00	
VINCOLI ARCH	TRULLI	0,00	0,00	0,00	0,00	
	CRICOLI	0,00	0,00	0,00	0,00	
	COLLABORAZIONE	0,00	0,00	0,00	0,00	
	SCIVOLAMENTO	0,00	0,00	0,00	0,00	
PAI	PG1	0,00	0,00	0,00	0,00	
	PG2	0,00	0,00	0,00	0,00	
	PG3	0,00	0,00	0,00	0,00	
INONDAZIONE	AP	288,71	2,56	899,34	0,31	
	NP	0,00	0,00	0,00	0,00	
	BP	0,00	0,00	0,00	0,00	
	RS	0,00	0,00	0,00	0,00	
RISCHIO	RS	0,00	0,00	0,00	0,00	
	RS	180,79	1,60	112,45	0,04	
Uso del suolo						
		mq di costa	mq di fascia demaniale	mq di ambito di studio		
		dato assoluto	percentuale	dato assoluto	percentuale	
1975	Agricolo	4474,00	39,70	19000,51	6,31	
	Bosco	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Zone Umide	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Territori Anticli	6796,00	60,30	15951,35	52,16	
1990	Agricolo	4472,33	39,69	12925,97	4,04	
	Bosco	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Zone Umide	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Territori Anticli	6631,87	60,62	13154,21	43,02	
2000	Agricolo	6920,47	61,41	78041,23	25,52	
	Bosco	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Zone Umide	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Territori Anticli	4514,41	40,08	140010,45	45,79	
Sistema Insediativo						
		mq di costa	mq di fascia demaniale	mq di ambito di studio		
		dato assoluto	percentuale	dato assoluto	percentuale	
sistema storico		2	0,18	28	10,27	
superficie urbanizzata		6937,00	61,55	683,26	19,63	
densità di abitanti per ettaro	alta	88,00	0,60	5,67	0,16	
	media	1037,00	9,20	43,94	1,25	
	bassa	4206,00	37,32	255,96	11,13	
abitazioni vuote (>75%)		1250,00	11,09	42,95	1,23	
abitazioni prima del 1919 (>75%)		1623,00	14,40	46,24	1,32	
abitazioni 1919 - 1980 (>75%)		3177,00	28,19	111,94	3,17	
abitazioni 1980 - 1980 (>75%)		2529,00	22,44	317,34	9,05	
abitazioni dopo 1980 (>75%)		201,00	1,78	50,27	1,43	
zone produttive		0,00	0,00	0,00	0,00	
Pressione Turistica						
capacità turistica strutture ricettive		114				
n. di stabilimenti balneari		5				
Concessioni demaniali						
topologia	stabilimenti balneari e attività di ristorazione e ricreative	4238,35				
	verde, parcheggi, aree asfaltate, arredo urbano	2513,67				
	accessi al mare	127,4				
	attività insediative	16				

Estratto della Scheda del Comune di Molfetta inserita nell'ALLEGATO n. 7.3.1 "Schede per tutti i Comuni dell'Ambito di studio nelle quali sono riportate: indicazioni sulla lunghezza della costa, l'estensione dell'area demaniale e di studio, i vincoli sovraordinati, l'uso del suolo, il sistema insediativo, la pressione turistica e le concessioni demaniali" del Piano Regionale delle Coste

1. Lettura e ricognizione della costa

Il quadro conoscitivo contenuto nel Piano Regionale delle Coste costituisce la fonte di informazioni da cui partire.

La ricognizione fisico-giuridica della costa comunale deve dettagliare conoscenze che il PRC contiene solo in forma aggregata.

Primo compito, punto di partenza del PCC, è l'analisi del territorio costiero o, come denominato nelle NTA, la ricognizione fisico-giuridica del Demanio marittimo. I contenuti di questa ricognizione sono specificati all'art. 4 delle NTA.

Il quadro conoscitivo è finalizzato a:

- individuare lungo tutta la costa comunale dei livelli di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale definiti nel PRC;
- individuare le aree non di competenza comunale (aree dichiarate di interesse nazionale, i porti ...)
- individuare le aree e le fasce di rispetto in cui è assolutamente vietato il rilascio, il rinnovo e la variazione delle concessioni preesistenti (lame; foci di corsi d'acqua; canali alluvionali; aree a rischio di erosione in prossimità di falesie; aree archeologiche e di pertinenza di beni storici e ambientali);
- individuare le aree a rischio secondo le classificazioni operate dal Piano di Assetto Idrogeologico;
- individuare le aree naturali protette e le aree sottoposte a vincoli territoriali;
- determinare la lunghezza della "linea di costa complessiva comunale" e la lunghezza della "linea di costa utile": la costa al netto della porzione di costa inutilizzabile e non fruibile ai fini della balneazione, di quella portuale e di quella su cui esistono divieti;
- determinare gli attuali rapporti tra le lunghezze delle "linee di costa in concessione", rispettivamente per Stabilimenti Balneari e Spiagge libere con Servizi, e la lunghezza della "linea di costa utile";
- individuare le aree demaniali già affidate in concessione, con l'indicazione, per ciascuna di esse, del periodo di validità della concessione, dei relativi dati di ubicazione, di superficie occupata, nonché di lunghezza del Fronte Mare (FM);
- individuare le opere di urbanizzazione, delle strutture fisse e delle recinzioni esistenti, con specifico riferimento a quelle abusive;
- individuare le aree in consegna (aree riservate alle forze dell'ordine, ai corpi militari, nonché ad altre amministrazioni pubbliche territoriali);
- analizzare i sistemi di accesso e di parcheggio esistenti e/o previsti dagli strumenti urbanistici;

- analizzare l'attuale sistema di mobilità, con particolare riferimento a quello ecocompatibile (pedonale e ciclabile);
- analizzare i sistemi strutturanti il territorio costiero, articolati nei sottosistemi: (a) dell'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico; (b) della copertura botanico – vegetazionale, colturale e presenza faunistica; (c) della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;
- analizzare i sistemi dei vincoli con specifica perimetrazione degli ambiti tutelati, o da sottoporre a monitoraggio.

L'analisi e la lettura della costa comunale nel suo complesso ha come principale scopo quello di fotografare la condizione attuale, gli usi del litorale e le problematiche riscontrate.

Le *Istruzioni Tecniche per la redazione dei Piani Comunali delle Coste* forniscono l'elenco della documentazione da produrre e le specifiche tecniche e di restituzione vettoriale dei singoli strati informativi individuati, nonché l'insieme degli attributi che devono accompagnare ogni elemento. Le Istruzioni Tecniche elencano e specificano gli elaborati minimi del Piano Comunale delle Coste. L'elenco minimo degli strati informativi sulla ricognizione fisico-giuridica del Demanio marittimo da elaborare e trasmettere alla Regione Puglia ai fini della verifica di compatibilità è il seguente:

A. Elaborati grafici di analisi

- A.1.1 Suddivisione della costa in Unità e Sub-unità Fisiografiche
- A.1.2 Classificazione normativa
- A.1.3 Zonizzazione della fascia demaniale marittimo
- A.1.4 Individuazione delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico
- A.1.5 Individuazione delle aree naturali protette e dei vincoli ambientali
- A.1.6 Individuazione delle aree sottoposte a vincoli territoriali
- A.1.7 Classificazione del litorale, rispetto ai caratteri morfologici
- A.1.8 Caratterizzazione dei cordoni dunari
- A.1.9 Individuazione delle opere di difesa e porti
- A.1.10 Rappresentazione dello stato giuridico della fascia demaniale marittima di cui al punto A.1.3 lettera f.
- A.1.11 Individuazione delle opere di urbanizzazione, delle strutture fisse e delle recinzioni esistenti
- A.1.12 Individuazione dei sistemi di accesso e di parcheggio esistenti

L'elenco è generale così come i contenuti delle singole analisi. Essi sono indicazioni di metodo e requisiti minimi che dovranno essere verificati e integrati in base alle specifiche esigenze che dovessero eventualmente

sorgere in sede di redazione del piano.

Il presente fascicolo restituisce la sequenza degli elaborati del piano: gli strati informativi richiesti dalle Istruzioni Tecniche e disegni prodotti per meglio esplicitare il percorso di costruzione del piano, i suoi assunti e i suoi contenuti.

La sequenza degli elaborati di piano restituisce anche il modello logico del processo di analisi, valutazione e costruzione di scenari.

Per una miglior comprensione degli elementi costitutivi del piano e per una piena comprensione di tutti i materiali prodotti, si è ritenuto utile sia specificare le fonti dei dati, sia riportare eventuali riferimenti normativi, sia, infine, illustrare i singoli strati informativi riferiti alla costa di Molfetta. I singoli strati informativi da inviare alla Regione sono qui diventate delle vere e proprie tavole per una miglior consultazione dei dati da parte di tutti.

Per alcuni strati informativi è stato necessario produrre approfondimenti di scala. In questi casi alle due pagine generali relative al tema in esame si aggiungono altre pagine, sempre in numero di due per ogni approfondimento: sono stati prodotti 16 quadri in scala 1:2.000 ed uno in scala 1:5.000 relativo all'area portuale, e sono riportati due alla volta in modo da avere una continuità visiva del tematismo, insieme a legende e altre informazioni.

Art. 4 Ricognizione fisico-giuridica del Demanio marittimo

I comuni operano una ricognizione fisico – giuridica del territorio costiero di propria competenza, attraverso:

- la individuazione lungo tutta la costa comunale dei livelli di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale definiti nel PRC;
- la individuazione delle aree sottratte alla competenza comunale, comprendenti:
 1. aree del demanio marittimo e zone del mare territoriale espressamente dichiarate di interesse nazionale in relazione alla sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima, identificate dalla normativa dalle intese Stato/Regione;
 2. porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (classificati di categoria I ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84);
 3. porti di rilevanza economica internazionale e nazionale (classificati di categoria II classe I e II, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84) e, comunque, i porti sede di Autorità portuali e relative circoscrizioni territoriali;
- la individuazione delle aree e delle fasce di rispetto in cui è assolutamente vietato il rilascio, il rinnovo e la variazione delle concessioni preesistenti (ai sensi dell'art. 14–comma 1- della Legge regionale 17/2015), quali:
 - a) lame;
 - b) foci di fiume o di torrenti o di corsi d'acqua, comunque classificati;
 - c) canali alluvionali;
 - d) a rischio di erosione in prossimità di falesie;
 - e) archeologiche e di pertinenza di beni storici e ambientali;
 - f) aree di cordoni dunali e di macchia mediterranea.

L'ampiezza delle fasce è definita con maggior dettaglio di analisi dagli stessi Comuni nell'ambito della redazione del PCC. In assenza di studi specifici approfonditi a livello locale si fa riferimento a quanto previsto nelle leggi vigenti.

Per lame, foci di fiumi, canali e corsi d'acqua, comunque classificati, in assenza di studi di dettaglio elaborati nei termini predetti, il PRC prescrive in maniera cautelativa fasce di rispetto di 150 m;
- la individuazione delle aree a rischio, così definite, secondo le classificazioni operate dal Piano di Assetto Idrogeologico. In tale aree il cui rilascio di nuove concessione, il rinnovo e la variazione di quelle preesistenti è condizionato al preventivo nulla osta della competente Autorità di Bacino;
- la individuazione delle aree naturali protette e delle aree sottoposte a vincoli territoriali;
- la determinazione della lunghezza della “linea di costa complessiva comunale” e della lunghezza della “linea di costa utile”; quest’ultima, rispetto alla precedente, è al netto della porzione di costa inutilizzabile e non fruibile ai fini della balneazione (falesie, aree oggetto dei divieti di balneazione per forme di inquinamento accertato, compresi quelli prescritti dal Ministero della Salute nel suo rapporto annuale sulla qualità delle acque di balneazione), di quella portuale e di quella rivincente dall'applicazione dei divieti assoluti di concessione (art. 14 – comma 1 - della LR 17/2015);
- la determinazione degli attuali rapporti tra le lunghezze delle “linee di costa in concessione”, rispettivamente per Stabilimenti Balneari e Spiagge libere con Servizi, e la lunghezza della “linea di costa utile”;
- la individuazione delle aree demaniali già affidate in concessione, con l’indicazione, per ciascuna di esse, del periodo di validità della concessione, dei relativi dati di ubicazione, di superficie occupata, nonché di lunghezza del Fronte Mare (FM);
- la individuazione delle opere di urbanizzazione, delle strutture fisse e delle recinzioni esistenti, con specifico riferimento a quelle abusive;
- la individuazione delle aree in consegna, ai sensi dell'art. 34 del Codice della Navigazione, nel testo modificato dall'art. 1 – comma 40 – della Legge 308/2004 (aree riservate alle forze dell'ordine, ai corpi militari, nonché ad altre amministrazioni pubbliche territoriali);
- l’analisi dei sistemi di accesso e di parcheggio esistenti e/o previsti dagli strumenti urbanistici;
- l’analisi dell’attuale sistema di mobilità, con particolare riferimento a quello ecocompatibile (pedonale e ciclabile);
- l’analisi dei sistemi strutturanti il territorio costiero, articolati nei sottosistemi: (a) dell’assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico; (b) della copertura botanico – vegetazionale, culturale e presenza faunistica; (c) della stratificazione storica dell’organizzazione insediativa;
- l’analisi dei sistemi dei vincoli con specifica perimetrazione degli ambiti tutelati, o da sottoporre a monitoraggio.

Art. 3 - Definizioni

Ambito Vincolato (AV)

Tratto di costa localizzato sottoposto a specifici vincoli finalizzati alla tutela di un interesse pubblico.

Area concedibile (FP)2

Tratto di costa assentibile in concessione per gli usi consentiti.

Attrezzatura

Elementi d'arredo come ombrelloni e sedie a sdraio, etc. finalizzati ad espletare i servizi che il gestore offre a pagamento all’utenza.

Battigia - Bagnasciuga (FP)1

Fascia usualmente bagnata compresa fra la linea di riva e la spiaggia.

Camminamenti (CM)

Elementi rimovibili poggiati in sito per fini pedonali finalizzati all’ordinato raggiungimento dei servizi offerti.

Concessione Speciale (CS)

Area riservata all'accesso degli animali domestici o all'esercizio della pratica naturalista.

Criticità ambientale (CA)

Criticità all'erosione dei litorali sabbiosi definita in funzione di tre indicatori (tendenza evolutiva storica del litorale, tendenza evolutiva recente e stato di conservazione dei sistemi dunali). Classificata in elevata, media e bassa.

Dividente demaniale

Linea avente natura giuridica, di confine tra i beni del demanio marittimo e i beni di proprietà privata.

Fascia di rispetto ortogonali e parallele (FO, FP)1 e FP)3

Area di spiaggia riservata al libero transito.

Facile rimozione

Complesso delle modalità tecniche e costruttive finalizzate alla realizzazione dei manufatti, in particolare modo di quelli con finalità turistico-ricreative, caratterizzate per l'assemblaggio di elementi componibili, integralmente recuperabili, senza utilizzo di materiali cementanti di qualsiasi genere e senza lavori di scavo e, comunque, trasportabile senza compromettere significativamente la possibilità del riuso di tutti i componenti.

Fronte Mare (FM)

Lunghezza (linea retta o spezzata), misurata in metri, lato mare della concessione.

Linea di costa comunale (LC)

Lunghezza complessiva della costa comunale, mistilinea che segue il suo reale andamento.

Linea di costa utile (LU)

Lunghezza mistilinea della costa comunale al netto della porzione di costa inutilizzabile e non fruibile ai fini della balneazione, di quella portuale e di quella rivincente dall'applicazione dei divieti assoluti di concessione.

Manufatto

Ogni struttura destinata all'esercizio dei servizi di spiaggia.

Mare territoriale

Specchio acqueo antistante la fascia costiera che si estende verso il mare fino a 12 miglia marine.

Parametro di concedibilità (PC)

Rapporto tra la lunghezza della “linea di costa” corrispondente al fronte mare delle superfici in concessione e lunghezza della “linea di costa utile” (non superiore al 40% per gli Stabilimenti Balneari e al 24% per le Spiagge Libere con Servizi).

Numero teorico di utenza (NU)

Il numero teorico di utenza è dato dal rapporto tra la superficie dello stabilimento balneare, esclusi gli spazi destinati a servizi minimi (servizi igienico-sanitari, docce, chioschi-bar), a camminamenti coperti e strutture ombreggianti, e la superficie minima per ogni singola utenza computata è pari a 3 mq.

Pedane a terra

Strutture di pavimentazione di facile rimozione finalizzate alla realizzazione di spazi di sosta e solarium.

Pontili

Strutture destinate all'attracco di piccole imbarcazioni.

Profondità della spiaggia (PS)

Distanza media tra il limite interno del bagnasciuga ed il limite esterno dell'arenile.

Sensibilità Ambientale (SA)

Definita in funzione di una molteplicità di indicatori che rappresentano lo stato fisico della fascia costiera (area demaniale e contesto territoriale di riferimento), in relazione al sistema delle norme di tutela che ne sottolineano la valenza ambientale. Classificata in elevata, media e bassa.

Spiaggia Libera (SL)

Aree destinate alla sosta e alla balneazione libera.

Spiaggia Libera con Servizi (SLS)

Spiaggia ad ingresso libero dotata di servizi minimi a pagamento. Per spiaggia libera con servizi deve intendersi l'area demaniale marittima in concessione al soggetto che eroga i servizi legati alla balneazione, alla condizione che almeno il 50% della superficie concessa e del relativo fronte – mare restino liberi da ogni attrezzatura del gestore.

Stabilimento Balneare (SB)

Spiaggia e tratto di costa in concessione, sui quali viene espletata un'attività con caratteristiche turistico - produttive.

Struttura Precaria

Qualsiasi manufatto di facile rimozione, anche se lasciato in sito per un periodo maggiore della stagione estiva, realizzabile, pertanto, con il semplice assemblaggio di elementi componibili, integralmente recuperabili, senza l'utilizzo di materiali cementanti di qualsiasi genere.

Struttura Stabile

Opere comunque realizzate (muratura, conglomerato cementizio, ferro, legno, ecc.) su fondazione o in modo tale da risultare stabilmente infisse al suolo.

Servizi minimi di spiaggia

Servizi obbligatori da garantire agli utenti, quali il chiosco – bar, la direzione, i servizi igienico – sanitari, le docce, il primo soccorso.

Struttura ombreggiante

Qualsiasi struttura, di facile rimozione, destinata esclusivamente al riparo dall'irraggiamento solare.

Unità Fisiografica (UF)

L'Unità Fisiografica individua un tratto di costa in cui il trasporto solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, è confinato. In genere, l'unità fisiografica è delimitata da promontori le cui conformazioni non consentono l'ingresso e/o l'uscita di sedimenti dal tratto di costa. Le unità e le sub-unità sono delimitate dal PRC.

II SID

I beni del demanio marittimo costituiscono, per la vastità dell'estensione territoriale e la particolarità delle utilizzazioni, la categoria di beni pubblici di maggiore rilievo ambientale.

Ai sensi dell'art. 7 della L.R. 10 aprile 2015, n. 17, il Sistema informativo del demanio marittimo (SID) rappresenta lo strumento condiviso per la gestione unitaria informatizzata dei dati relativi all'amministrazione del Demanio marittimo, al fine di consentire la puntuale identificazione e conoscenza del suo reale stato d'uso. I Comuni costieri hanno l'obbligo di operare sul SID per la gestione amministrativa dei procedimenti di competenza.

Il Sistema Informativo del Demanio marittimo SID, realizzato e gestito dalla Direzione Generale per i Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è uno strumento che coniuga efficacia operativa con innovazione amministrativa e tecnologica. Un sistema informativo pensato e realizzato come strumento condiviso volto a dare supporto concreto all'espletamento di specifici processi amministrativi (afferenti appunto la gestione/tutela dei beni demaniali marittimi).

Il SID è un sistema informativo interagente in modalità web con l'utenza distribuita sul territorio, la quale a sua volta opera direttamente sul Sistema in base alle proprie competenze amministrative. Il Sistema infatti consente la disponibilità condivisa delle informazioni necessarie e generazione dei flussi di aggiornamento delle banche dati in modalità automatica, contestuale all'espletamento dell'iter amministrativo.

Il SID è attualmente in esercizio, a supporto della quotidiana attività istituzionale, presso oltre 700 Utenti Pubblici (Capitanerie di porto, Autorità portuali, Regioni e Comuni costieri, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Agenzia del Demanio, Agenzia delle Entrate, Guardia di Finanza, etc.). A questi soggetti istituzionali vanno aggiunte migliaia di utenti privati. Con il recente Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate il SID ha visto espandersi i propri campi di applicazione, ed i benefici anche economici discendenti, qualificandosi come strumento immediatamente utilizzabile sia per il capillare controllo del corretto e puntuale pagamento dei canoni sia per l'attuazione di interventi volti a rimuovere, grazie alla documentata ricostruzione dei titoli di dominicalità, i casi di occupazione abusiva.

L'obiettivo del SID è stato quello di dotare la P.A. nel suo complesso di uno strumento di supporto alla gestione dei beni demaniali marittimi, attraverso:

- il monitoraggio delle coste ossia l'intera area costiera nazionale (7.900 Km c.a) e la relativa fascia di rispetto (30 m c.a)
- il supporto alla gestione delle procedure amministrative concernenti l'uso del demanio marittimo;
- il supporto ai cittadini ed ai professionisti per le pratiche di richiesta di uso del demanio marittimo.

All'interno del Sistema è riportata la nuova cartografia catastale, realizzata secondo le specifiche dell'Agenzia del Territorio, metricamente esatta e amministrativamente corretta che consente di identificare con certezza i beni costituenti il demanio marittimo. Questo strato informativo è stato importato proprio per questo scopo all'interno del PCC.

L'Agenzia del territorio trasmette al SID ai fini dell'aggiornamento delle basi cartografiche, i dati (geometrici e censuari) generati dalle procedure di variazione dei propri atti.

Altri importanti strati informativi derivati dal SID sono quelli relativi alla linea di costa e alla dividente demaniale che rappresenta il confine fra i beni costituenti il demanio marittimo e quelli (frontisti) appartenenti ad altre PP.AA. o a privati. Con l'utilizzo di questi strati informativi si è reso possibile l'accertamento di sconfinamenti sul demanio marittimo e la presenza di opere abusive edificate sullo stesso.

Sulla base "demaniale", inoltre, sono rappresentate le differenti modalità di utilizzo delle aree demaniali. Per ciascuna modalità di utilizzo è presente una scheda tecnica di dettaglio contenente tutte le informazioni atte a definire lo stato amministrativo.

II SIT

A seguito degli adeguamenti della normativa di riferimento, come richiamato nella DGR 2427/2011, si è delineato un nuovo ruolo dell'Ente Regione come proprietario di immobili con l'obbligo di "valorizzare il patrimonio regionale comunque acquisito" e "razionalizzare ed economizzare la spesa comune", come disposto dalla legge regionale n.27/1995. La stessa legge delinea la necessità di costituire un catalogo dei beni immobiliari di proprietà della Regione, a fondamento di piani di valorizzazione e razionalizzazione dell'uso.

Il catalogo dei beni regionali si pone in questo contesto normativo quale strumento per la ricognizione degli immobili funzionale alla relativa regolarizzazione ipocatastale e alla pubblicazione on-line dei dati relativi al patrimonio immobiliare in modalità accessibili da tutti gli utenti. Questo risultato è possibile grazie alla base informativa realizzata dal SIT regionale.

Nella sezione Demanio e Patrimonio sono disponibili schede contenenti i dati relativi alla localizzazione e alla situazione catastale e patrimoniale di ciascun bene, oltre alla visualizzazione complessiva dei beni sul territorio con accesso diretto alle schede informative. E' evidente che l'attività di ricognizione è in itinere ed è destinata a interessare tutte le tipologie di demanio afferenti all'Ente Regione.

Nella fattispecie del Demanio Marittimo, il Comune costiero, che debba predisporre il Piano Comunale delle Coste, può abilitarsi per l'accesso al SIT regionale nella sezione Dati a supporto della redazione del PCC.

Una volta ottenuto l'accesso è possibile scaricare una serie di strati informativi utili per l'analisi e la redazione del PCC. Questi livelli tematici e di base sono stati realizzati seguendo le specifiche tecniche descritte nelle istruzioni tecniche per la redazione del Piano Comunale delle Coste, e ad un livello di dettaglio tale da essere funzionali ai livelli della pianificazione locale.

Tutti i dati sono realizzati nel Sistema di riferimento WGS84 proiezione UTM fuso 33N, sono geometricamente coerenti fra loro, in quanto derivati dalle stesse riprese aerofotogrammetriche e dalla CTR quale prima elaborazione di esse. Quindi l'inquadramento cartografico per l'implementazione delle basi di dati territoriali tematiche del PCC dovrà essere omogeneo con quanto sinora prodotto e pubblicato in ambito istituzionale.

Per quanto concerne gli strati informativi utili alla elaborazione dei Piani Comunali delle Coste, nell'ambito del SIT regionale, sono disponibili:

- Cartografia di Base
- DB demanio 2010
- Linea di Costa 2010
- Dividente 2010
- Piano Regionale delle Coste
- Ortofoto 2010
- Classificazione normativa

La carta tecnica numerica della fascia costiera (DB demanio 2010) è stata prodotta a scala nominale 1:2.000 mediante restituzione fotogrammetrica dal volo eseguito nel novembre 2010. L'ortofoto 2010 è stata ottenuta dalla medesima copertura aerea.

La Dividente Demaniale SID è stata messa a disposizione della Regione Puglia dal Ministero dei trasporti e della Navigazione con nota del Consorzio COG.I del 15 ottobre 2010. Questo dato potrebbe subire variazioni e pertanto il dato più preciso lo si può estrarre dal Sistema Informativo Demaniale.

Lo strato Classificazione Normativa è scaricabile in un unico file nel formato shapefile con le sole informazioni contenute nei campi Criticità, Sensibilità e Classificazione

La linea di Costa 2010 è ovviamente una fotografia dello stato al 2010 e pertanto può essere modificata a seconda delle variazioni avvenute.

La costa di Molfetta nel festone delle città costiere

Il territorio di Molfetta si trova nell'ambito individuato dal PPTR della Puglia Centrale, caratterizzato dalla prevalenza di una matrice olivetata che si spinge fino ai piedi dell'altopiano murgiano. La delimitazione dell'ambito si è attestata principalmente lungo gli elementi morfologici costituiti dalla linea di costa e dal gradino murgiano nord-orientale, individuabile nella fascia altimetrica, compresa tra i 350 e i 375 metri slm, in cui si ha un infittimento delle curve di livello e un aumento delle pendenze.

Da Nord verso Sud, le lame tagliano trasversalmente il pianoro, articolandolo altimetricamente e definendo un ritmo riconoscibile sia sulla costa che nell'entroterra tra centri urbani e solchi carsici dai quali l'insediamento storico prende le distanze.

I processi di antropizzazione di lunga durata alla scala d'ambito hanno privilegiato la direttrice costiera, con le grandi infrastrutture che tagliano il territorio per fasce parallele alla costa: tra quest'ultima e la SS16, tra SS16 e ferrovia, tra ferrovia e SS 16 bis, tra SS16 bis e autostrada, tra autostrada e SS 96 -98.

Molfetta rappresenta inoltre uno dei punti nodali all'interno del sistema del festone delle città costiere, unità che si estende da Barletta sino a Cozze, in cui la costa coincide con l'orlatura della piattaforma calcarea pugliese, che si affaccia sul mare con una scarpata terminale pressoché continua.

Nel tratto di costa molfettese, questa assume i caratteri dominanti della costa bassa rocciosa. Il litorale si presenta piuttosto articolato, con alternanza di piccoli promontori e pocket beach ciottolose. I ciottoli derivano dalla disgregazione delle rocce calcaree affioranti estesamente nell'entroterra e dal trasporto solido delle numerose lame e impluvi che giungono dall'entroterra.

La rete idrografica locale mostra una configurazione "a pettine", con una serie ravvicinata di reticoli ad andamento pressoché rettilineo, paralleli tra loro e perpendicolari alla linea di costa. Tra i principali corsi d'acqua temporanei (lame) che ritmicamente incidono la costa con le loro foci, formando piccole rientranze, abbiamo, a nord: Lama dell'Aglio, Canale Savorelli, Canale Boscarello, Lama Calamita e Lama Marcinase; al centro il sistema di Lama Cupa che diventa Martina nel suo approssimarsi al mare; verso sud: Lama Cascione e Lama Reddito, oltre a Lama Le Sedelle, tombata nell'area urbana e che sfocia presso la Secca dei Pali.

Spesso i tratti più vicini al litorale di queste lame sono caratterizzati da una scarsa evidenza morfologica dell'alveo, perché lo stesso è stato interessato da abrasione marina durante le ultime fasi di stazionamento alto del livello del mare avvenute durante l'era quaternaria e/o perché è stato mascherato dalla dinamica di crescita dei complessi dunari. La scarsa evidenza delle aree di foce è tuttavia causata non di rado anche dall'occupazione antropica.

Sulle coste pietrose della Puglia Centrale, a partire dal Medioevo, prende forma una configurazione insediativa unica nel suo genere: un festone di città-porto, che da Barletta a Monopoli organizzava il rapporto tra le aree produttive agricole interne e il Mediterraneo (Salvemini 2008). Tutta l'organizzazione agricola della Puglia Centrale si dispiegava in rapporto al sistema di poli portuali mercantili, disposti lungo la costa a cadenza regolare ed intervallati da ampi spazi intensamente coltivati. I rapporti tra i centri

costieri e le zone interne erano facilitati dalla morfologia della piattaforma calcarea, movimentata solo dalle incisioni delle lame, sullo sfondo di un paesaggio per lo più disboscato e segnato dal dominio incontrastato delle legnose mediterranee, in primis l'ulivo.

Anche Molfetta presenta un grande porto, frutto di innovazioni ed ampliamenti successivi, che determina oggi un salto nelle dinamiche costiere, oltre a costituire un punto di rottura per l'Unità Fisiografica n. 2 individuata dal Piano Regionale delle Coste.

Una lunga sequenza di torri di difesa cadenzava ritmicamente lo spazio litoraneo che separava le città (Torre di Pilato e Torre Olivieri lungo la costa tranese, Torre Calderino, Torre S. Giacomo, Torre Grillo, Torre Panunzio, Torre Ciciriello, Torre Palumbo a Molfetta, Torre Rotonda, Torre Pietre Rosse, Torre di San Matteo, Torre di S. Agostino a Giovinazzo, Torre D'Amelle, Torre Montrone e Torre a Mare a Bari).

La prima corona intorno ai centri costieri storici e la fascia costiera da Barletta a Polignano erano storicamente connotate dalla coltura dell'orto irriguo a servizio dei mercati cittadini, alimentati dalle acque carsiche più o meno salmastre quasi affioranti nell'ultimo tratto del loro deflusso verso il mare e tirate in superficie per mezzo di norie (dette localmente "ngegne").

Il sistema d'orti confinava con una fascia esterna olivicola, punteggiata da grossi organismi produttivi isolati (masserie).

L'assetto insediativo policentrico e il carattere compatto delle città-porto si conservano tanto durante le fasi d'espansione urbana tra '600 e '800, quanto durante la fase delle addizioni urbane di inizio '900, nella forma di borghi strutturati su sistemi a scacchiera, animati da viali alberati, piazze e giardini (es. Trani, Molfetta). L'avvento della ferrovia formalizzerà il concetto di costa come spazio specifico, separato dall'interno. Tale cesura sarà ancora più accentuata dalla costruzione della SS 16bis che permetterà di percorrere la costa in velocità, separando drasticamente lo spazio costiero dall'interno.

In un primo momento, la ferrovia funzionerà da confine ordinatore dell'espansione delle città, poi sarà essa stessa scalcata e le città costiere tenderanno a debordare in ogni direzione. Lungo la costa, lateralmente ai centri, l'espansione urbana assumerà prima la forma di un tessuto compatto, poi la morfologia di tessuti discontinui a maglia regolare, innestati sulle trame agrarie storiche, con la conseguente erosione e interclusione dei sistemi d'orti costieri storici.

CRITICITA'

Dal punto di vista dell'erosione costiera, in considerazione delle caratteristiche litologiche, l'ambito non presenta particolari problemi, fatta eccezione per alcune situazioni di crisi locale. I rari e limitati arenili sabbiosi presenti risultano invece localmente degradati e scarsamente alimentati dagli apporti solidi provenienti dall'interno, anche a causa dell'artificializzazione del letto delle lame.

Malgrado la condizione di relativa stabilità del litorale, nei decenni passati, si è scelto di realizzare decine di opere di difesa atte a ridurre l'energia del moto e a garantire una maggiore fruibilità agli agglomerati urbani prossimi alla linea di riva: un sistema pressoché continuo di opere longitudinali aderenti insieme ad opere longitudinali distaccate caratterizza tutta la costa a sudest di Molfetta.

Dal punto di vista idrogeologico, i problemi sono connessi soprattutto al rischio di inondazione delle aree costiere a causa delle esondazioni delle lame, i cui letti o aree di foce, non di rado risultano parzialmente occluse da interventi antropici.

Negli anni, per far fronte a tali calamità si è proceduto a realizzare diversi interventi di mitigazione (arginature, canali di guardia, canali deviatori, briglie), aumentando progressivamente il grado di artificializzazione delle lame.

Altra grave criticità è rappresentata dal degrado delle praterie marine presenti nei fondali prospicienti il litorale, causate anche dalle modificazioni della linea di costa intervenute in prossimità di tutti i grossi centri, con la costruzione di moli portuali. Tali costruzioni potrebbero aver provocato variazioni nel ritmo di sedimentazione, alterando il regime idrodinamico della zona. Non meno importanti, sono da considerarsi tutti gli scarichi fognari civili ed industriali, che, per molti anni, hanno riversato in mare reflui non trattati, come anche l'azione deleteria di alcune attività di pesca sottocosta (strascico, vongolare). Questa scelta contrasta con la volontà che si va affermando localmente di rendere fruibili e balneabili gli ambienti costieri urbani, valorizzando le "spiagge di città" a godimento di abitanti e turisti.

Le aree più prossime alla costa sono, senza dubbio, quelle maggiormente caratterizzate da pressioni trasformatrici, soprattutto per quel che riguarda i margini agricoli fra gli insediamenti, frequentemente utilizzati come aree edificabili turistico-ricettive o per localizzarvi attività industriali e artigianali.

Recentemente, specialmente lungo la fascia costiera di Molfetta si è assistito al dilagare di enormi complessi commerciali. Accanto a ciò, lo sviluppo turistico ha innescato un'ulteriore pressione edificatoria, concretizzatasi nella costruzione lungo la statale Adriatica di nuclei residenziali stagionali o permanenti, innestati sulla trama storica degli orti costieri.

Fonte: PPTR - Regione Puglia, 2015

La costa di Molfetta Caratteri e problematiche

L'ambito costiero molfettese si snoda per circa 11 km ed è il contesto marittimo finale dell'area metropolitana di Bari. Esso rappresenta il punto di incontro tra due importanti pianificazioni di area vasta: il PTCP della BAT e il piano strategico per l'area metropolitana di Bari.

Dalle analisi svolte con supporti cartografici informatici e a seguito di numerosi sopralluoghi, emergono lungo la linea di costa una molteplicità di elementi che caratterizzano le due sub unità fisiografiche in cui si suddivide la costa.

Ad un primo sguardo la conformazione degli arenili può essere semplice e monotona, ma in realtà si susseguono diversi morfotipi costieri con prevalenza della spiaggia ciottolosa a grande pezzatura. Il sistema delle lame è di fondamentale importanza per il ricarica degli arenili e si innesta perpendicolarmente alla linea di costa formando piccole cale e che rappresentano i luoghi della balneazione storica cittadina. Nel tratto di costa a sud ve ne sono tre molto ravvicinate che definiscono la toponomastica dei luoghi.

Alcune di queste rappresentano, specie quelle in prossimità del centro abitato, i luoghi che la cittadinanza molfettese predilige frequentare durante la stagione estiva.

Il sistema delle cale diventa così una sotto-struttura di notevole importanza nell'ambito costiero della città.

Da questi fattori dipende essenzialmente la complessità della linea di costa, costituita quindi dalle insenature delle cale e da tratti piuttosto rettilinei su cui si ridistribuisce il materiale inerte trasportato dalle lame durante le piene, intervallati a sud da tratti di costa rocciosa bassa.

L'ambito della costa nord si trova tra Lama Marcinase che attraversa l'agro di Molfetta e sfocia a Cala San Giacomo, e Lama di Macina che si trova per lo più in territorio biscegliese.

Tutta l'area ha conservato nel tempo un carattere di naturalità e tipicità del paesaggio agrario costiero pugliese. Difatti poche costruzioni rurali punteggiano il territorio, circondate dai tipici muri frangivento posti a difesa dei raccolti dalle gelide raffiche di vento che giungono dai Balcani.

L'area coincide per la sua interezza con l'Oasi di ripopolamento faunistica su cui è posto il divieto di attività venatoria.

Ciò agevola, in alcuni periodi dell'anno, la sosta di avifauna migratoria.

Unico insediamento turistico di rilievo è rappresentato dal Lido Villaggio Nettuno in cui sono presenti bungalow e attività per l'intrattenimento diurno e notturno.

Il tratto nord è conosciuto col nome di Zona Torre Calderina per la presenza della cinquecentesca torre merlata e rastremata che fa parte del sistema di avvistamento delle torri costiere, presenti lungo tutta la costa pugliese.

Subito a sud di Cala San Giacomo inizia l'ambito del waterfront urbano, con la diga foranea e il rilevato del porto commerciale in via di completamento.

Scendendo verso sud, in corrispondenza del Nucleo storico si allargano le banchine del Porto peschereccio con i suoi cantieri navali e i mercati ittici al dettaglio e all'ingrosso. Terminato il nucleo storico, il waterfront urbano continua con il Lungomare Colonna, vero e proprio centro di aggregazione della città durante le serate estive.

In questo tratto la costa naturale è totalmente scomparsa, sostituita da opere di difesa radente che proteggono la viabilità sovrastante. In questo ambito l'arenile ha una profondità esigua e risulta soffocato da insediamenti a carattere residenziale e strutture sportive pubbliche confinanti con la dividente demaniale.

Qui la costa ciottolosa perde quasi del tutto i suoi caratteri naturali, che ritroveremo solo più a sud in corrispondenza della così detta Prima Cala, punto di innesto di Lama

Cupa con il mare. Qui la costa riacquisce caratteri di naturalità e la morfologia si differenzia in tratti rocciosi di costa bassa e tratti ciottolosi in corrispondenza delle foci di lama. Questa rappresenta la più importante spiaggia urbana della città per diversi motivi; prossimità al centro urbano, infrastrutture per la mobilità che ne rendono semplice e comodo l'accesso, dotazione di servizi igienici nell'adiacente struttura sportiva comunale, presenza di alberature sull'arenile che generano zone d'ombra di assoluto ristoro durante la calura estiva.

L'ambito costiero a sud si distingue nel suo complesso da quello nord, per la presenza della maggior parte degli stabilimenti balneari della città.

Molti di questi, presenti da tempo, sono parte integrante delle consuetudini balneari di molti cittadini molfettesi, e la loro vetustà, soprattutto dal punto di vista della sostenibilità ambientale, è assolutamente leggibile nelle strutture sia a mare che sull'arenile.

La ristrettezza della fascia demaniale in molti tratti al di sotto dei 15 m e quasi nella sua totalità al di sotto dei 25 m, ha fatto sì che strutture balneari, strutture per la ristorazione e piccoli insediamenti residenziali si attestassero, negli anni '60 e '70 su suoli privati, consentito dalla pianificazione urbanistica comunale che in tali aree prevede insediamenti di tipo turistico.

All'estremo sud, verso il confine comunale con Giovinazzo, si ritrova un tratto di costa rocciosa prima bassa e poi alta sulla quale svetta Torre Gavetone.

L'edificio è stato ricostruito poiché della torre originaria, anticamente posizionata a qualche decina di metri di distanza sono presenti solo i ruderi. L'edificio a pianta rettangolare diventa, nel tempo, elemento caratterizzante il paesaggio.

La spiaggia posta nei pressi della torre è il luogo più frequentato dai giovani durante l'estate per la balneazione, ed ha una forte valenza sociale per la comunità giovanile della città. Alla spiaggia si giunge da una strada bianca pedonale che parte da un ampio parcheggio comunale posto tra la dividente demaniale e la strada statale 16.

PROBLEMATICHE LUNGO LA COSTA

Durante i continui sopralluoghi e la valutazione di studi e analisi effettuati emerge un quadro decisamente preoccupante per lo stato dall'area costiera.

Sono state riscontrate problematiche di diversa natura e singolarità criticità che si protraggono ormai da anni e che hanno aggravato le precarie condizioni ambientali e territoriali in maniera esponenziale nel tempo.

Lungo la costa nord si riscontrano serie problematiche soprattutto di tipo ambientale: la presenza degli scarichi di due depuratori, uno del Comune di Molfetta, l'altro dei comuni limitrofi, ha compromesso la balneabilità delle acque in maniera considerevole. I dati dell'ARPA e del Ministero dell'Ambiente relativi alla balneabilità indicano un lungo tratto nei pressi di Torre Calderina, in cui i valori di sostanze contaminanti di origine umana per anni hanno superato di gran lunga i valori massimi consentiti. Nell'ultimo anno, dopo lavori di manutenzione al depuratore, i valori di sostanze contaminanti si sono avvicinati ai limiti di legge, ma da questo punto di vista la situazione resta critica.

Tutto ciò ha comportato anche la compromissione del Posidonieto dell'area SIC San Vito-Barletta; difatti recenti prospezioni sui fondali condotte dal Ministero dell'Ambiente hanno riportato una situazione quasi irreparabile.

A questo vanno aggiunte situazioni di degrado diffuso lungo la costa: la viabilità rurale che corre parallela per un lungo tratto della costa nord risulta poco frequentata,

e questo facilita il fenomeno delle discariche abusive. In diverse porzioni dell'area demaniale tra Cala San Giacomo e Torre Calderina vi è spesso la presenza di discariche di materiali inerti, derivanti da lavorazioni edili e rifiuti di altro tipo, specie di vecchi manufatti in amianto di estrema pericolosità per la salute pubblica.

La viabilità in molti tratti risulta compromessa da crolli dovuti all'azione meccanica del moto ondoso sul rilevato stradale, evidentemente realizzato troppo vicino alla battigia e ormai vetusto.

In diversi tratti vi è stato il crollo dei muri a secco frangivento che costeggiano la viabilità e che possono risultare un pericolo per l'incolumità dei fruitori.

In particolar modo il tratto di strada che conduce a Torre Calderina è in condizioni precarie e ciò rende difficoltoso l'accesso all'area della torre anche a piedi.

L'area costiera a nord risulta, così, poco appetibile per qualsiasi operatore del settore turistico, benché vi siano comprovati valori paesaggistici e ambientali che rappresentano una risorsa da valorizzare.

Lungo il waterfront urbano a sud, nel tratto tra la cosiddetta "spiaggia Inps" e la Prima Cala si ritrovano alcune problematiche già descritte per la costa nord.

Lo scarico abusivo di materiale edile ed elettrodomestici dismessi avviene in aree in attesa di trasformazione urbanistica.

Ciò comporta lo sversamento sull'arenile di materiali di ogni tipo, soprattutto plastici, causa di problemi ambientali legati anche all'avifauna costiera.

La forte antropizzazione e parcellizzazione del tratto di costa, dovuta alla presenza di strutture pubbliche sportive e proprietà private determina una difficoltà di accesso all'arenile, il quale risulta sostanzialmente interdetto alla balneazione e all'uso durante l'estate. Nelle spiagge pubbliche di tutto il tratto sud, è molto scarsa la dotazione di servizi minimi di spiaggia che garantirebbero una migliore fruizione della costa, specie nei mesi estivi. L'artificializzazione dell'arenile nel tratto sud è il maggiore detrattore in particolare modo dal punto di vista paesaggistico.

I lidi storici a ridosso della dividente demaniale, prossima in quest'area alla linea di costa, hanno compromesso la struttura del terreno e cancellato, in molti tratti, i caratteri tipici del paesaggio costiero mediterraneo. Ampi piazzali e diversi manufatti in materiale cementizio di difficile rimozione si susseguono rendendo difficoltosa la libera fruizione della costa.

A Torre Gavetone, limite del territorio comunale, la problematica più rilevante è la presenza di ordigni bellici inesplosi nello specchio acqueo antistante.

Questo rappresenta per la città di Molfetta un serio problema non solo in quest'area ma anche nel bacino portuale, oltre che per le altre aree del mare territoriale di competenza.

Ad oggi è stata avviata uno smantellamento da parte dello SDAI che tenderebbe a risolvere la questione in maniera definitiva.

Dal punto di vista idrogeologico, i problemi sono connessi soprattutto al rischio di inondazione delle aree costiere, sia a nord ma maggiormente a sud, a causa delle esondazioni delle lame, i cui letti o aree di foce, non di rado risultano parzialmente occluse da interventi antropici.

Negli anni, per far fronte a tali calamità si è proceduto a realizzare diversi interventi di mitigazione (arginature, canali di guardia, canali deviatori, briglie), aumentando progressivamente il grado di artificializzazione delle lame e riducendo l'apporto solido alla costa.

Le origini di Molfetta, secondo alcune fonti, risalgono al periodo romano. Alcuni ritrovamenti di tombe e di suppellettili datano l'esistenza di un villaggio di pescatori già nel IV° secolo a.C. Questa ipotesi è verosimile in quanto, per la sua posizione la città offriva un valido approdo ai commercianti di Rubo (Ruvo di Puglia). La prima indicazione di un sito posto tra Turenium (Trani) e Natiolum (Giovinazzo) è riportata sull'Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti, datato intorno al 217 d.C.. Tale posto era denominato RESPA, probabile trascrizione errata del toponimo MELPHA. E' ovvio che doveva trattarsi di un piccolo villaggio di pescatori. Il primo documento ufficiale che cita Molfetta risale al Novembre del 925 d.C.. Tale documento certifica l'esistenza di una civitas, denominata MELFI, posta su una penisola detta di S.Andrea. La città si sviluppò sotto il dominio bizantino.

Da questo periodo la vivacità commerciale dei molfettesi fa aumentare il prestigio della città, come dimostra la stipula di un patto politico-commerciale nel 1148 con Ragusa (attuale Dubrovnik) e nello stesso secolo inizia la costruzione della grande chiesa "Duomo Vecchio".

All'inizio del XI secolo arrivarono i Normanni e la città riuscì a conservare una discreta autonomia che ne agevolò lo sviluppo. Fu in questo periodo che divenne protagonista nei commerci con l'Oriente. Infatti il transito dei pellegrini verso la Terrasanta, in occasione delle Crociate, e la sosta degli stessi presso l'hospitium di Santa Maria dei Martiri fece sì che la città assumesse un'importanza a livello europeo.

Nel 1522 Molfetta fu ceduta al duca di Termoli, poi passò sotto i Gonzaga, agli Spinola e ai Gallarati Scotti fino al 1806, quindi seguì le vicissitudini del regno di Napoli sino all'annessione al regno d'Italia nel 1860.

Tra la metà del XIX secolo e l'ultimo decennio del XX secolo la città è stata uno dei più importanti centri industriali e portuali della Puglia. L'attività del porto il cui sviluppo non si è limitato al settore ittico, bensì anche in quelli: cantieristico, commerciale e nautico da diporto. La pesca, polo storicamente trainante, nonostante le note difficoltà che ne hanno frenato negli ultimi anni la tenuta, ha sempre rappresentato uno degli assi primari dell'economia cittadina.

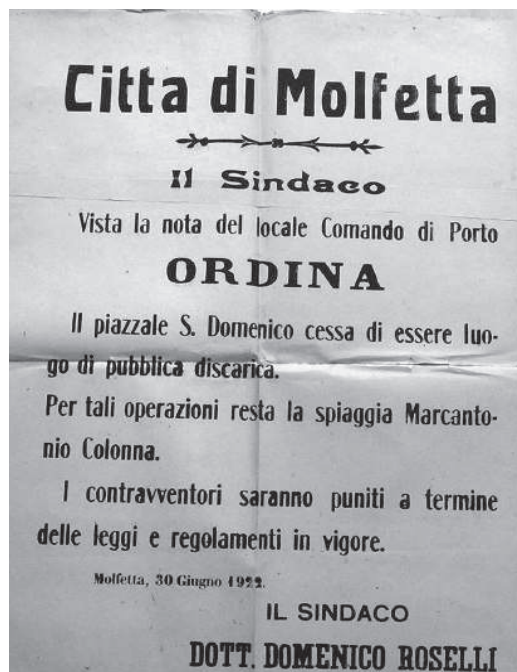
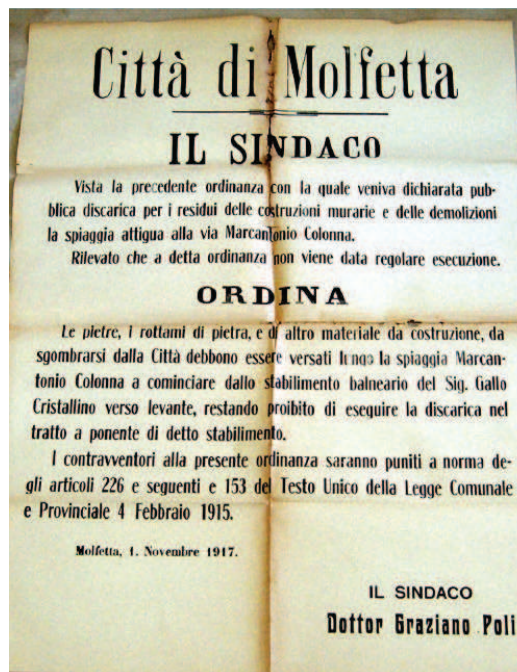
Per quanto riguarda il litorale della Città di Molfetta, a parte le grandi trasformazioni che ha subito nei secoli per la costruzione e l'ampliamento del Porto, si riportano alcuni grandi eventi che hanno segnato l'attuale conformazione della costa.

- a) Prelievo, nella prima parte del 1800 di blocchi e materiale calcareo dalle falesie costiere. Con successivi prelievi a partire dal 1844 lo sbocco di Prima Cala viene ampliato: si ricavano grossi macigni da utilizzarsi nella costruzione del Porto e di seguito materiale calcareo di ogni dimensione da vagliarsi accuratamente.
 - b) Misure inerenti la protezione da alluvioni derivanti da piogge torrenziali e "mene". Notizie comprovate informano della continua necessità di lavori lungo il corso della lama che sfocia a "Prima Cala" mentre altre misure di contenimento sono necessarie per "Cala San Giacomo".
 - c) Stabilizzazione della linea di battigia della zona ad est del borgo antico. Il litorale prospiciente il palazzo di città, anche per l'azione del moto ondoso, aveva la necessità di una banchina, progettata nel 1896.
 - d) Verso la fine dell'Ottocento emerge la richiesta da parte della cittadinanza di dare un segno concreto per la realizzazione dell'attuale Lungomare di Via Marcantonio Colonna. Tra il 1911 e il 1914 vengono richieste le concessioni per la trasformazione dell'area e subito dopo vengono realizzati il muraglione che protegge la città dal mare e la strada.
 - e) Accettazione, in via ufficiale, dell'uso del litorale come zona di discarica de: "le pietre, i rottami di pietre, e di altro materiale da costruzione da sgombrarsi dalla città" ed indicazione precisa dei punti di discarica.
- Una serie di provvedimenti, pubblicizzati tramite manifesti affissi in città, ufficializza la consuetudine dello scarico a mare dei materiali di risulta delle demolizioni e dei lavori edili in genere. (vedi manifesti del 1917 e del 1922).

C. Pisani, MOLFETTA una città riflessa nel suo porto, Ed. Mezzina, 1995.

C. Pappagallo "La lama della Prima Cala nel paesaggio rurale di Molfetta", in Studi Molfettesi n. 5 Settembre-Dicembre, 1997

G. M. Gentile, Studio del litorale della Città di Molfetta, 2006.



Sulla Tabula Peutingeriana, copia del XII-XIII secolo di un'antica carta romana che mostrava le vie militari dell'Impero nel loro completo sviluppo con l'indicazione di tutte le stazioni e le relative distanze, Molfetta non è rappresentata, ma si trovava tra Turenium (Trani) e Natiolum (Giovinazzo).

Pars VII (Segmentorum VI, VII)

Tabula Peutingeriana ex illustri Peutingerorum bibliotheca, ca. 250 edizione Conradi Milleri, Ravensburg, 1887/1888 edizione elettronica a cura di Ulrich Harsch 2000/03

Fonte:

http://www.hs-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost03/Tabula/tab_pe07.html



Portolano di fine Seicento conservato presso la Sala dello Scrutinio del Palazzo Ducale di Venezia, in cui Molfetta è indicata come Melfita e posizionata tra Bisiglie e Iouvenatio.

Fonte: <http://palazzoducale.visitmuve.it/mostre/archivio-mostre/portolani-e-cartenautiche/2012/02/3827/progetto-7/>

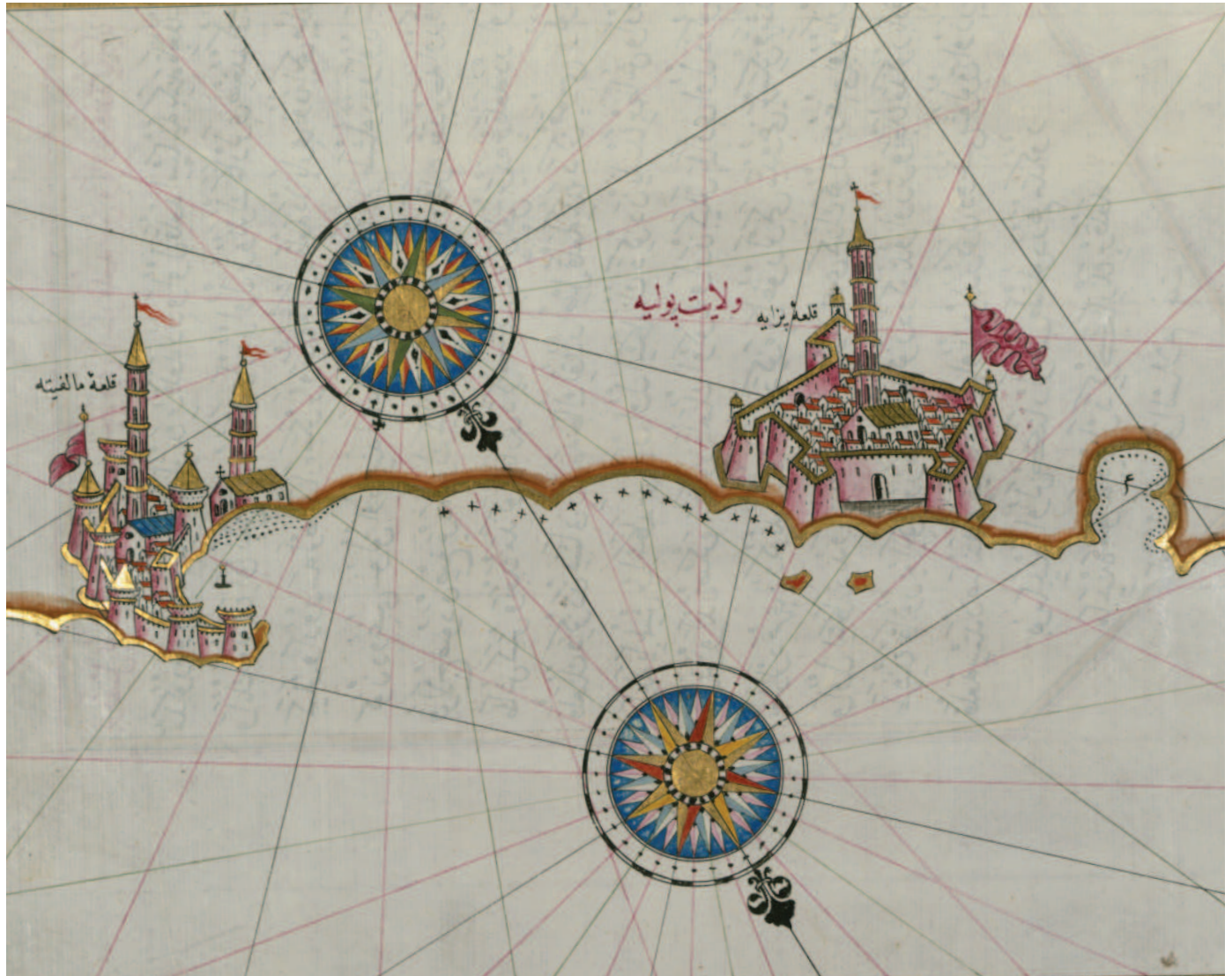


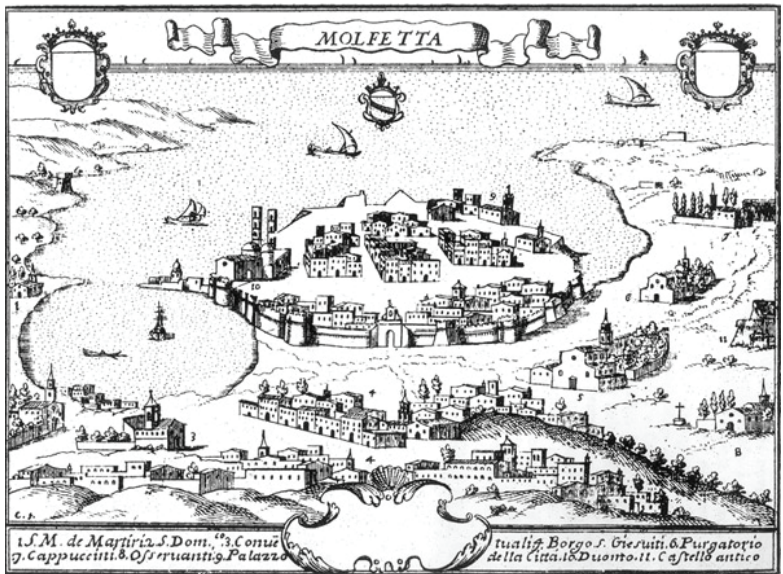
Tavola n. 202 estratta dal **Kitab-i-Bahriye di Piri Reis**, 1532, copia conservata presso The Walters Art Museum. Baltimora, USA.

Fonte: <http://art.thewalters.org/detail/79823>

Molfetta è sulla sinistra e Bisceglie sulla destra. Molfetta è riconoscibile dalla presenza del Borgo sulla penisola in mare e dalla Chiesa della Madonna dei Martiri fuori dalle mura.

“A pena mi dispensò l’indiscretezza de’ vetturini, benché mi fossi accompagnato col Signor Don Nicolas Cespedes e un altro giovan suo attinente umanissimo cavaliere spagnuolo, fino alla visita del Santuario di Bari, a poter riverire Monsignor Vescovo, fratello del Signor Cardinal Ricci in Biseglia, città del Re, un sol miglio vicina, feconda di pomi di ogni sorte, d’olio, di vino, di mandorle e di dolci zebibi, che ha molte chiese e oratori, numera 1692 fuochi fra buone fabbriche, e fra queste un gran teatro per le opere comiche, delle quali molto si diletano in Puglia; ma con migliori e vaghissime case di campagna, che fui stimolato di avanzarmi a Molfetta, città posseduta da’ Signori Gonzaghi con titol di Principato, di 1267 fuochi in territorio, sì come qui avanti colmo di mandorle, olio, frutta ed agrumi.”

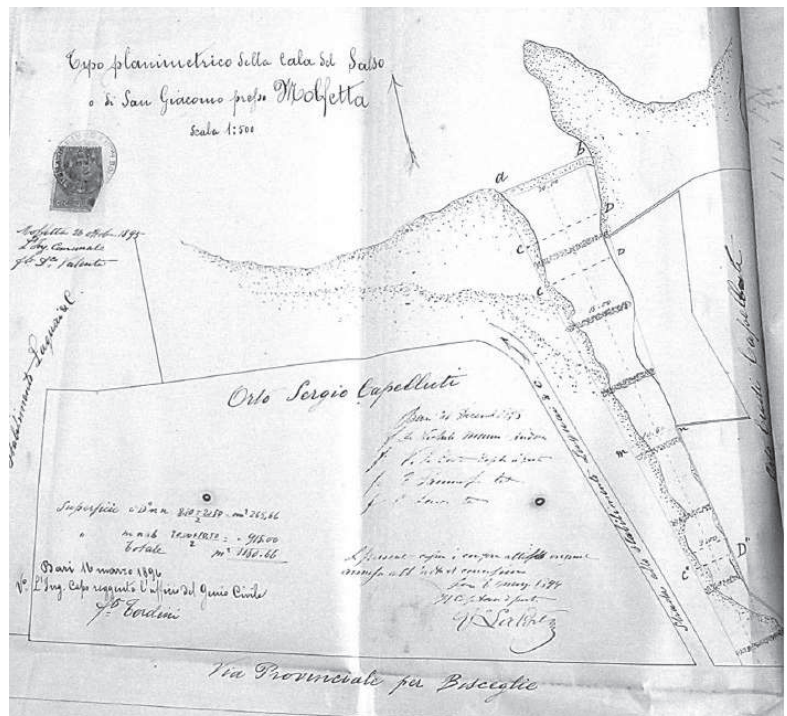
Fonte: PACICHELLI, Memorie dei viaggi per la Puglia, 1682-1687, Introduzione e cura di E. Carrieri, Edizioni digitali del CISVA 2010, p. 15.



Pianta Topografica della Città di Molfetta tratta da Regno di Napoli in prospettiva di G.B. Pacichelli edito a Napoli nel 1703. Bari, Biblioteca Provinciale De Gemmis.



Stabilimento Balneare di Gallo Cristallino, a ridosso dell'attuale Lungomare Marcantonio Colonna, in una cartolina di inizio Novecento.



"Tipo planimetrico della Cala del Salso o di S. Giacomo presso Molfetta" Scala 1:500 redatto dall'ing. Comunale Valente in data 26/10/1895.



CARTA DELLE COSTE DELL'ADRIATICO 1830-35. Foglio 27

Descrizione: DAL FIUME TRONTO A GAGLIANO DEL CAPO DI S.TA MARIA DI LEUCA. Sono le levate originali eseguite lungo il litorale adriatico, col concorso dell'idrografo inglese W. Smith, su la base dei rilievi trigonometrici compiuti nel 1817-19 dall'Ufficio Topografico di Napoli a seguito di quelli già iniziati dagli Ingegneri Geografi del Regno Italico. Sono 44 fogli accuratamente disegnati a penna nello stesso R. Ufficio Topografico di Napoli. Essi servirono per la "carta di Cabotaggio della Costa del Regno delle Due Sicilie" al 100.000 pubblicata nel 1834. Rappresentano l'orografia con fine tratteggio, abitati e strade in rosso, acque in azzurro, colture e vegetazioni in verde. Gli scandagli sono calcolati in metri e si estendono a 2 Km. dalla costa. La topografia si estende pure per 2 Km. entro terra. Annesso un quadro d'unione. Cfr. Mori A., La Cartografia ufficiale in Italia e l'I.G.M., 1922, pagg. 100-101.

Fonte: Archivio cartografico IGM - <http://www.igmi.org>



Estratto da *Atlante geografico del regno di Napoli* compilato e rettificato sotto i felici auspici di Giuseppe Napoleone I, re di Napoli, e di Sicilia, Principe francese e grand' elettore dell' impero da Gio. Antonio Rizzi-Zannoni Direttore del Gabinetto Topografico della M.S. Nel 1808. Gius. Guerra inc. Nap. 1806. Carta dell' itinerarj militari da Bologna a tutto il Regno di Napoli ordinata da S.M Giuseppe Napoleone I. diretta dal Gen. Div. Parisi costruita da P. Colletta Ten. Cotto del Genio'. Leop. Laperuta, dis. Gius. Guerra inc. No. 16. Bitonto, Altamura. Fonte: <http://www.davidrumsey.com>



Molfetta - Il Faro



Molfetta - Banchina



Molfetta - S. Domenico - Banchina



17 - MOLFETTA - Il Porto



Molfetta - Lo sbarco della Madonna del Mariri (la festa) 8 settembre

Cartolinomania www.delcampe.net



10 - MOLFETTA - Il Porto

Luvamp www.delcampe.net



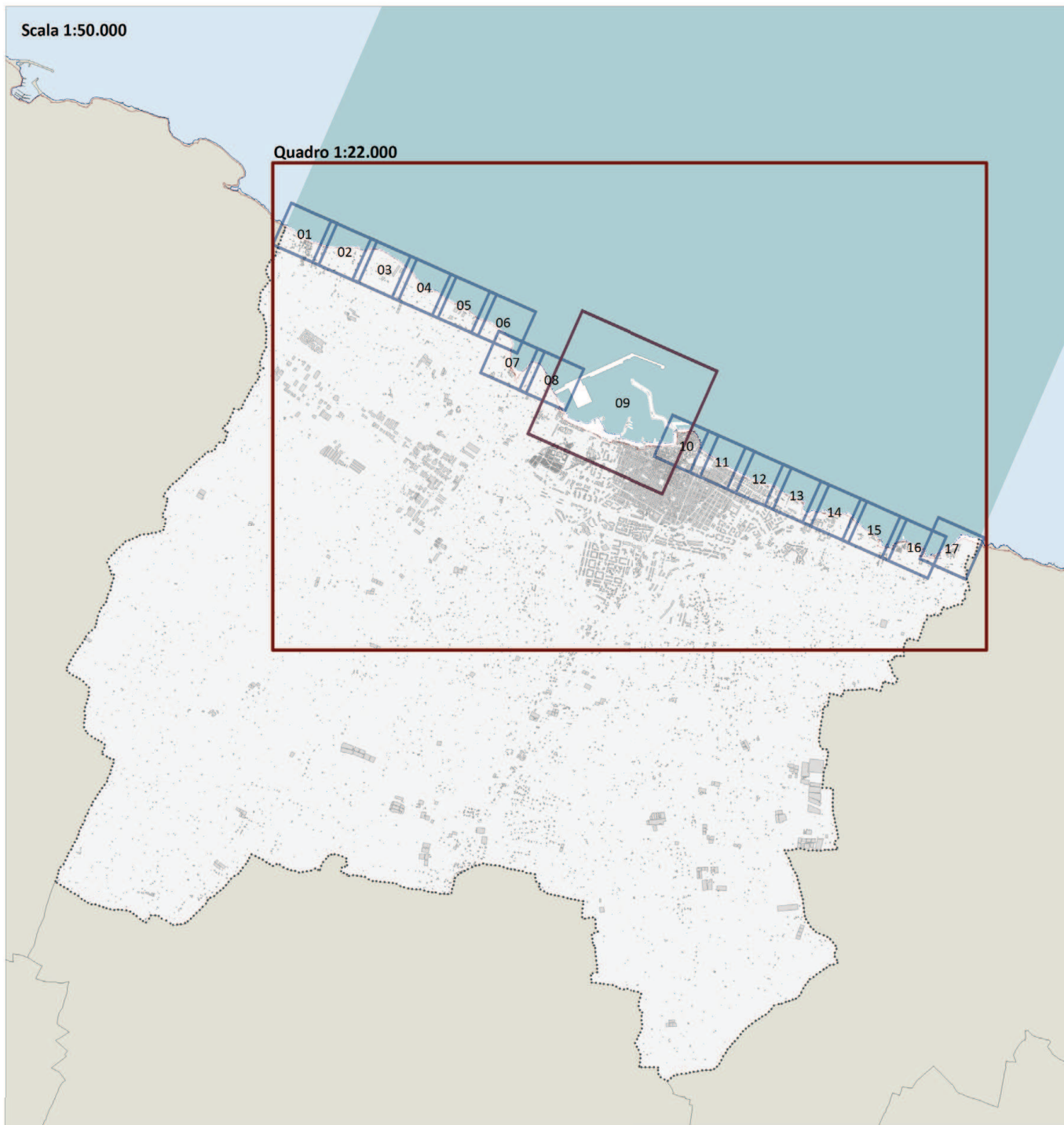
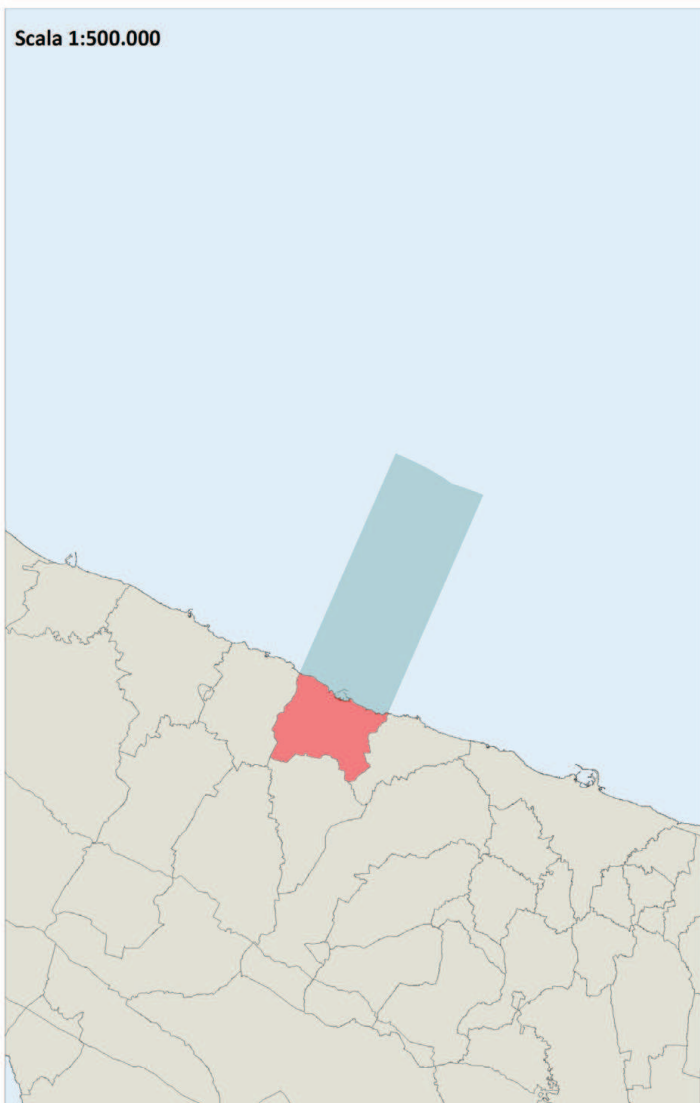
1945/04 www.delcampe.net

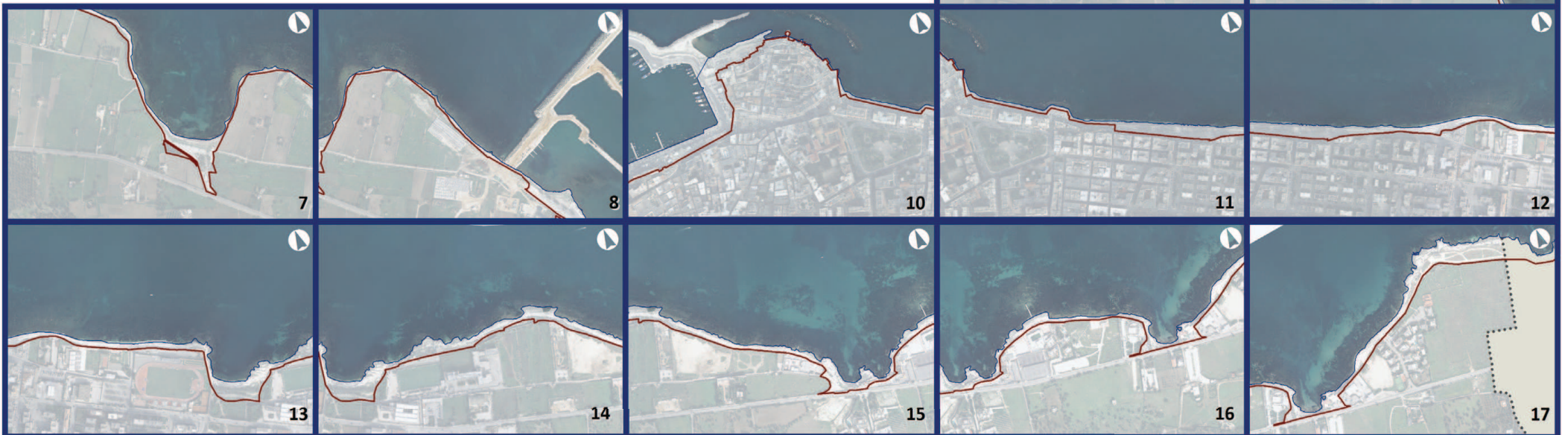
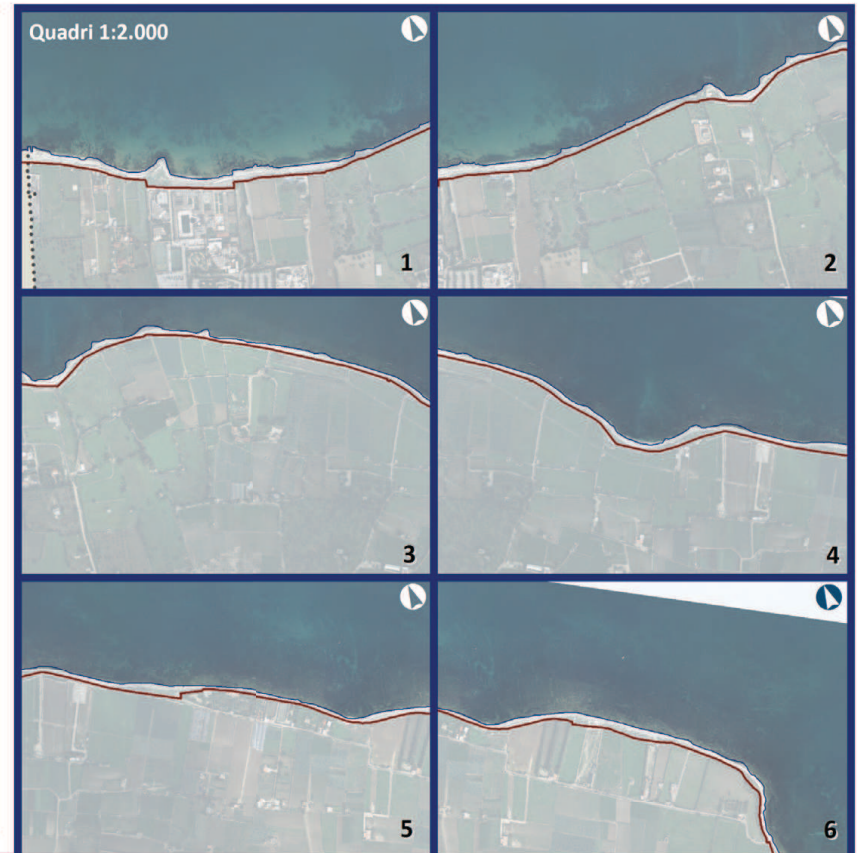
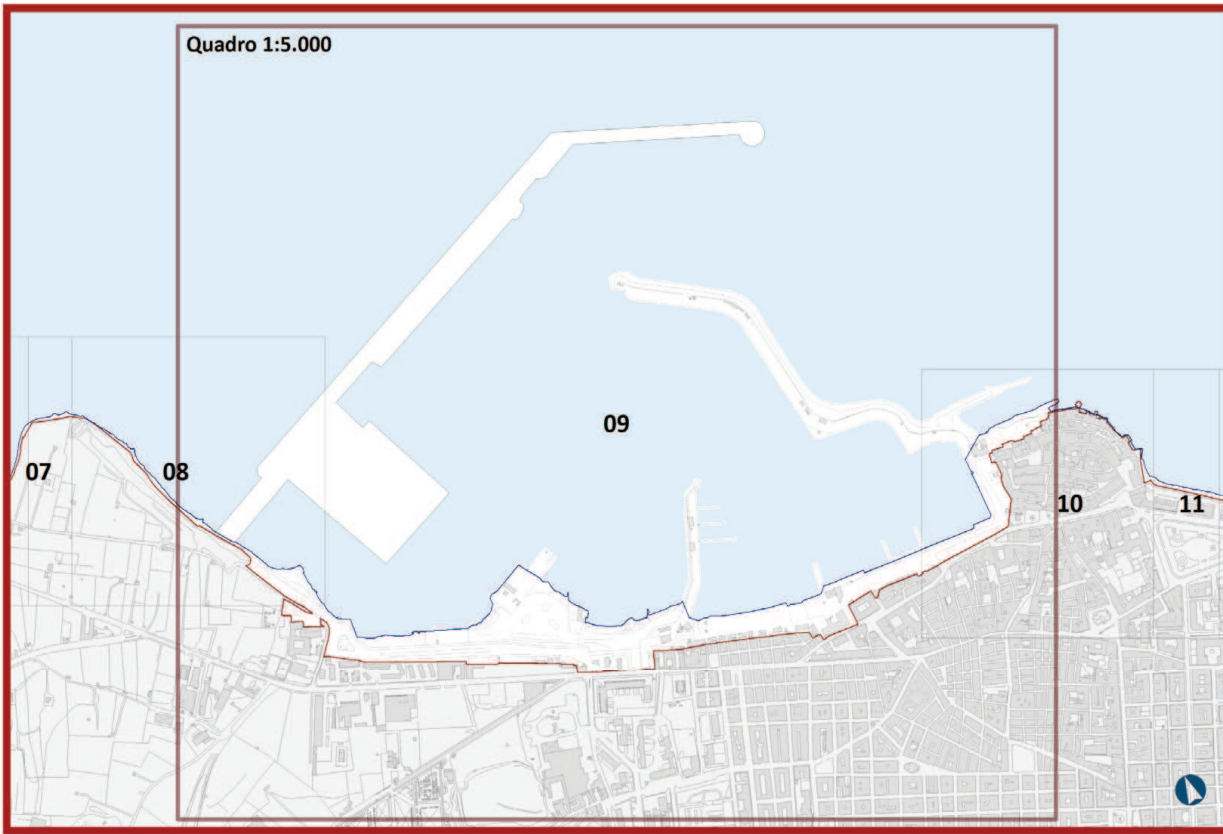


GRIGLIE E MAPPE

E' stata rappresentata l'intera costa di Molfetta con una definizione alla scala del 22.000 su formato A3.

Inoltre, per visualizzare in modo puntuale emergenze e valori della fascia costiera sono stati proposti due livelli di approfondimento alla scala 1:5.000 e 1:2.000, così come indicato sulle presenti mappe.





A.1 Ricognizione fisico - giuridica del Demanio marittimo
(art. 4 NTA)

A.1.1 Suddivisione della costa in Unità e Sub-unità Fisiografiche

A.1.2 Classificazione normativa

A.1.2.bis Balneabilità

A.1.3 Zonizzazione della fascia demaniale marittima

A.1.4 Individuazione delle aree sottoposte a vincolo idrogeologico

A.1.5 Individuazione delle aree naturali protette e dei vincoli ambientali

A.1.5.bis Individuazione delle biocostruzioni marine - Progetto Biomap

A.1.6 Individuazione delle aree sottoposte a vincoli territoriali

A.1.7 Classificazione del litorale, rispetto ai caratteri morfologici

A.1.8 Individuazione delle opere di difesa e porti

A.1.10 Rappresentazione dello stato giuridico della fascia demaniale marittima di cui al punto A.1.3 lettera f.

A.1.11 Individuazione delle opere di urbanizzazione, delle strutture fisse e delle recinzioni esistenti

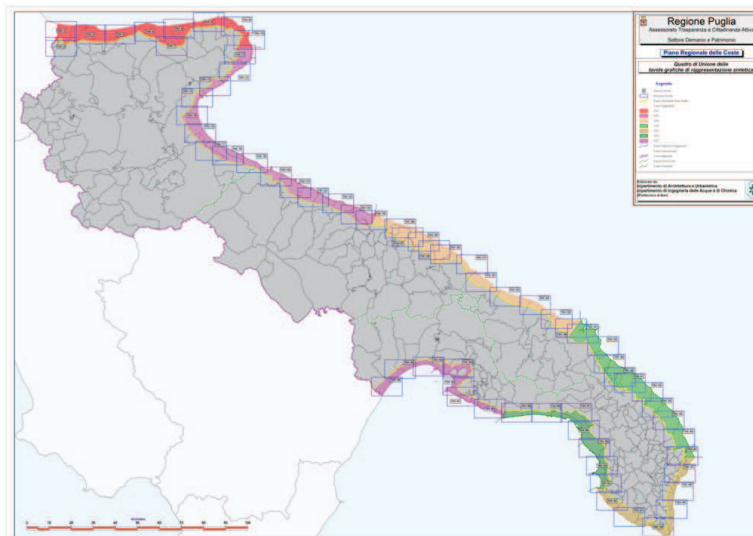
A.1.12 Individuazione dei sistemi di accesso e di parcheggio esistenti

Partecipazione e Cittadinanza
Quadro sinottico del Forum PCC 2014

UNITA' FISIOGRAFICHE

- SUF 2.5 —
- SUF 2.6 —

- Dividente demaniale - - - -
- Linea costa —
- Confine comunale ● ● ● ●



Elaborato Serie 0 - Quadro di Unione del PRC Puglia in cui si evidenzia la suddivisione della costa regionale in unità fisiografiche. L'area costiera del Comune di Molfetta ricade nell'Unità Fisiografica 2, Sub-Unità 5 e 6.

A.1.1 Suddivisione della costa in Unità e Sub-unità Fisiografiche

Descrizione: rappresenta i limiti laterali lungo il litorale delle Unità (UF) e delle Sub-Unità (UF) Fisiografiche individuate per la costa pugliese.

Per unità fisiografiche si intendono tratti di costa, che sottendono uno o più corsi d'acqua, dove i sedimenti ed i materiali che formano o contribuiscono a formare la costa presentano movimenti confinati all'interno dei limiti dell'unità stessa; o hanno scambi con l'esterno in misura non influenzata da quanto accade alla restante parte del litorale. Di conseguenza, tra UF adiacenti gli scambi di sedimenti sono da considerarsi nulli (pertanto le foci fluviali e torrentizie non possono rappresentarne i limiti).

Insieme alle "unità fisiografiche naturali" sono state considerate anche le "unità fisiografiche antropiche", ossia quei tratti di costa compresi tra un promontorio e un'opera a mare, portuale o di difesa, le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità tali da non consentire l'ingresso e/o l'uscita di sedimenti: questo ulteriore parametro legato alla morfologia della spiaggia sommersa individua l'estensione verso il largo (estensione della fascia attiva) delle UF come i punti di intersezione tra la linea di costa e l'isobata dei 10 m, (sebbene successioni di promontori e baie di breve estensione con profondità sottocosta anche superiori ai 10 m sono comunque state identificate come un'unica UF), e viene definito *profondità di chiusura*.

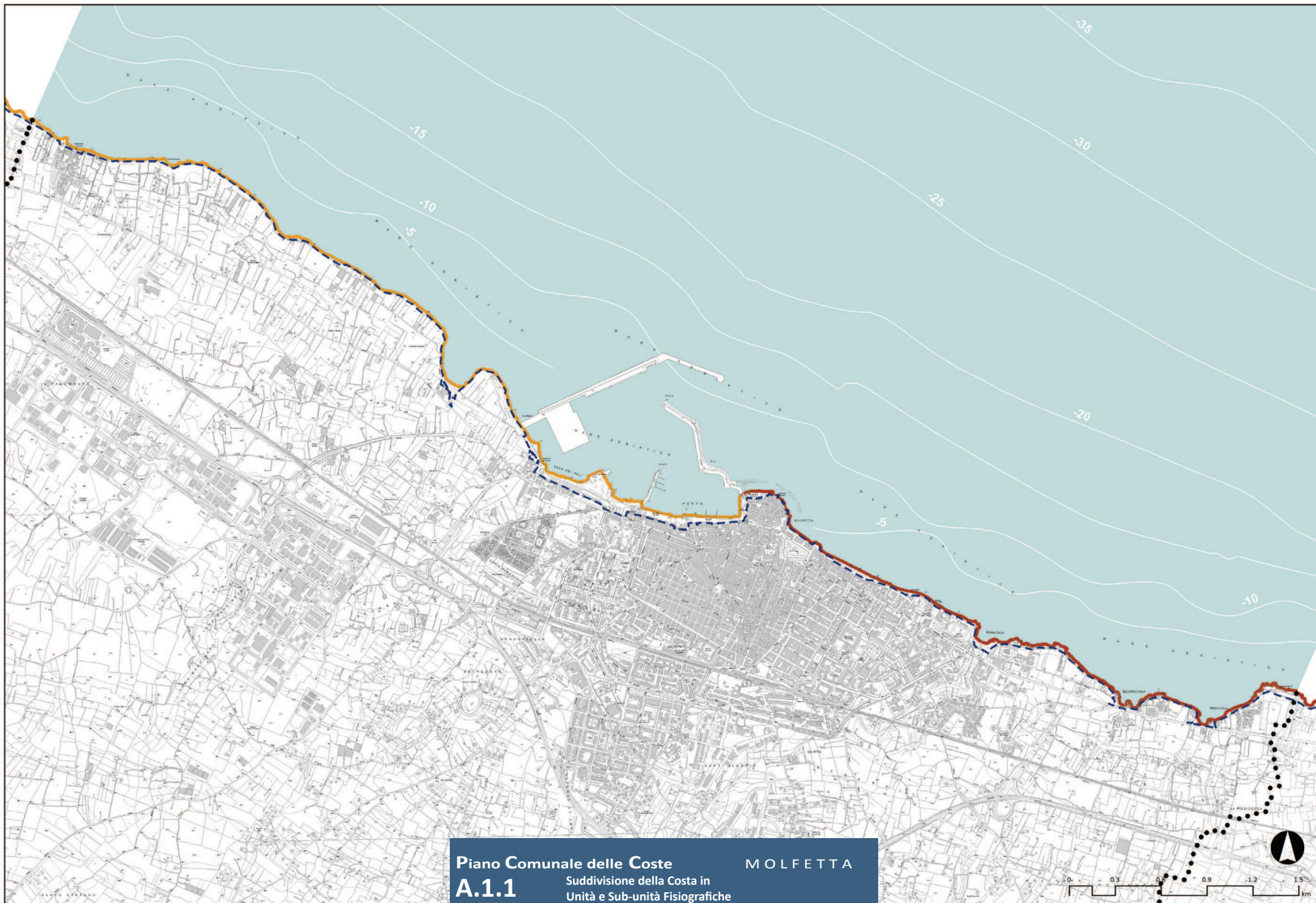
La presenza di tali opere a mare costituisce a tutti gli effetti degli sbarramenti del trasporto solido longitudinale. Pertanto, all'interno di ogni unità fisiografica sono state individuate delle sub-unità delimitate o da piccoli promontori o da opere a mare le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità superiore a quella di chiusura.

Strato informativo di riferimento: **UNITA_FISIOGRAFICHE.SHP**, contenente le unità fisiografiche e le sub-unità fisiografiche in cui è idealmente suddivisa la linea di costa in relazione al trasporto solido.

Descrizione modello fisico: la tabella è di natura geometrica, e rappresenta lo strato informativo relativo alla suddivisione della costa in unità e sub-unità fisiografiche, cioè in porzioni di litorale in cui è confinato il trasporto di sedimenti. Gli oggetti geometrici sono lineari.

Regole di editing: lo strato informativo viene messo a disposizione da parte dell'Ufficio Demanio Marittimo.





Piano Comunale delle Coste
A.1.1
Suddivisione della Costa in
Unità e Sub-unità Fisiografiche
scala 1: 22.000


MOLFETTA


TAV. A.1.1.1-2
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

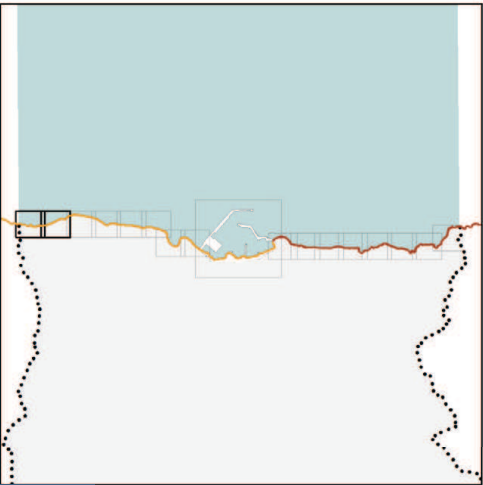
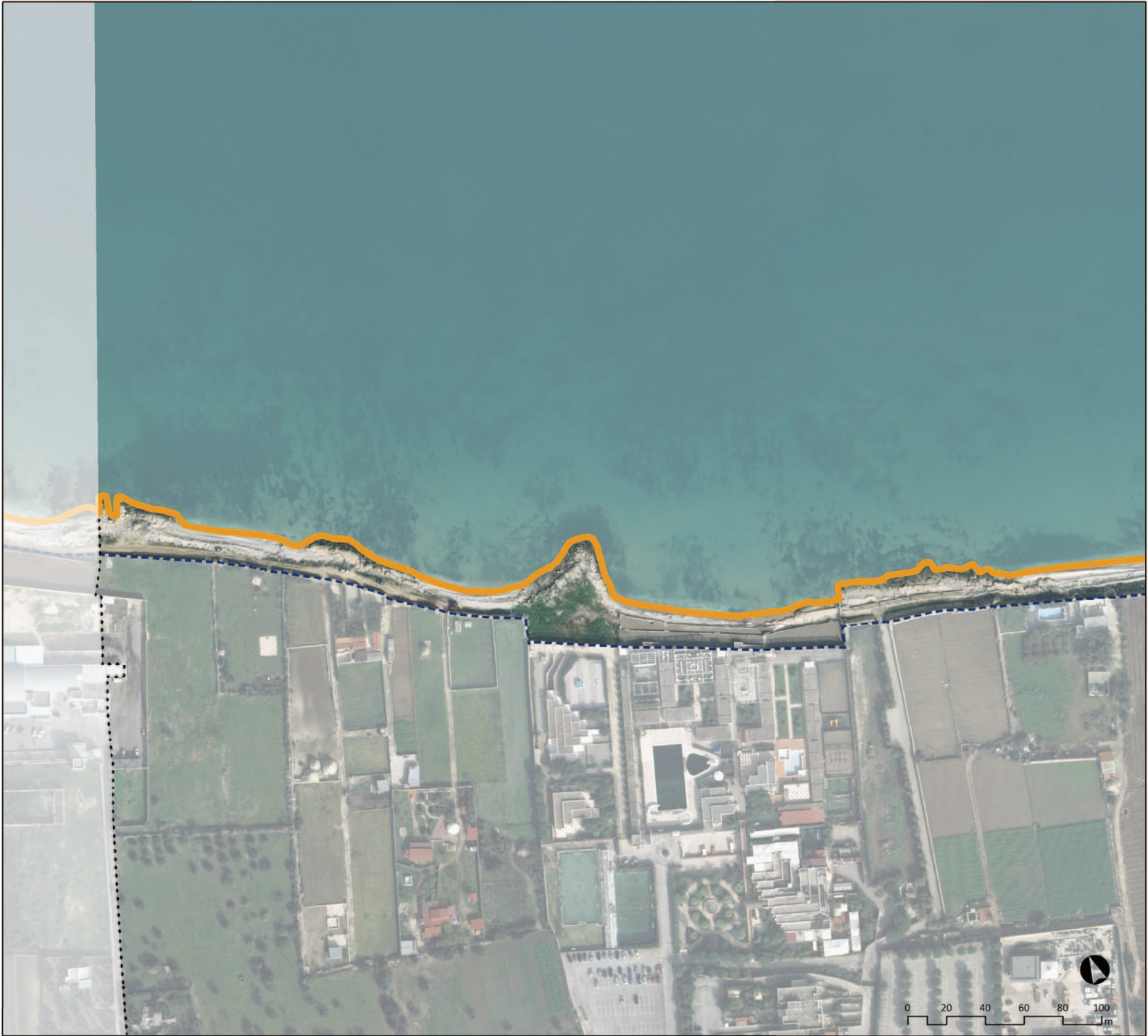
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 


Confine comunale 







TAV. A.1.1.3-4
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

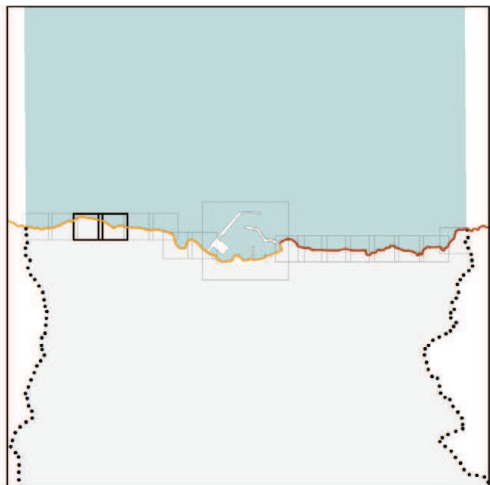
SUF 2.5 

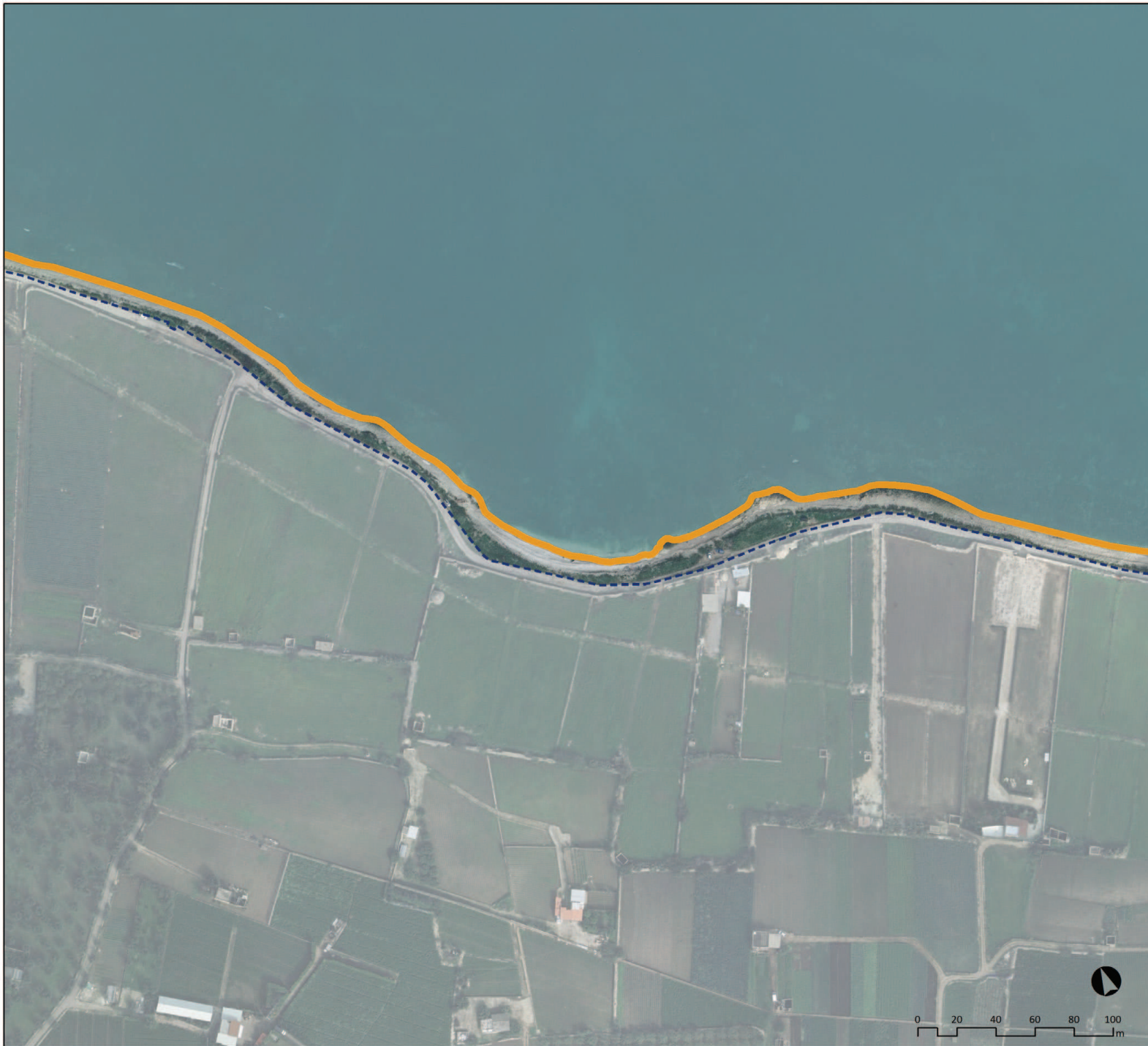
SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 


Confine comunale 







TAV. A.1.1.5-6
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

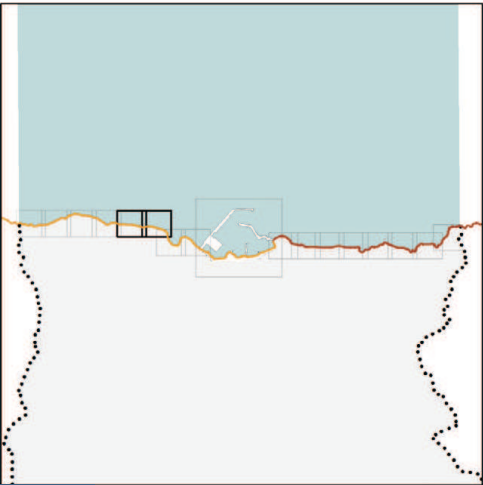
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 

Confine comunale 







TAV. A.1.1.7-8
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISOGRAFICHE

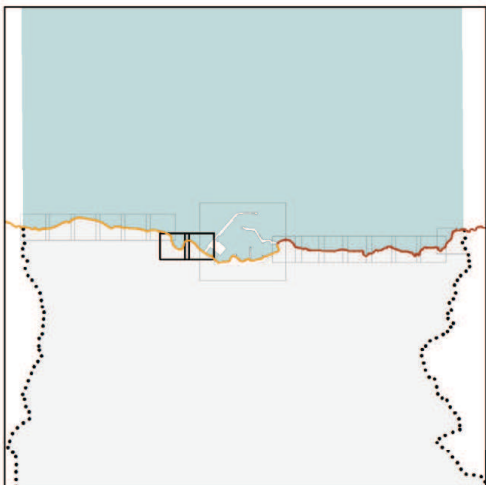
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 

Confine comunale 








TAV. A.1.1.09
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

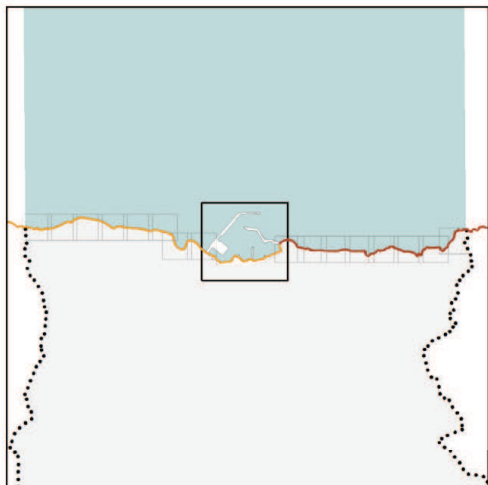
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa

Confine comunale 





TAV. A.1.1.10-11
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

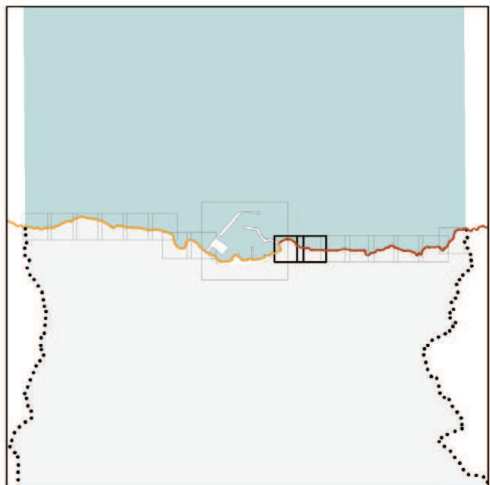
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 

Confine comunale 







TAV. A.1.1.12-13
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche


UNITA' FISIOGRAFICHE

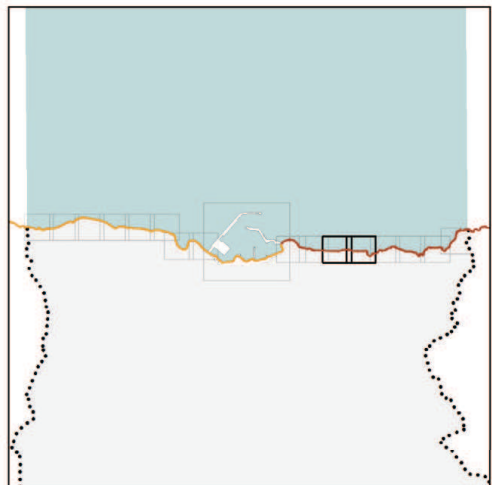
SUF 2.5 

SUF 2.6 

Dividente Demanio 

Linea Costa 

Confine comunale 







TAV. A.1.1.14-15
Suddivisione della costa in
Unità e Sub-Unità Fisiografiche

UNITA' FISIOGRAFICHE

- SUF 2.5 
- SUF 2.6 

- Dividente Demanio 
- Linea Costa 
- Confine comunale 