

COMUNE DI MOLFETTA C ITA' METROPOLITANA DI BARI

Verbale del 28/12/2016

Oggetto: analisi dei rischi e lavori di messa in sicurezza Porto di Molfetta - tavolo tecnico -

L'anno duemilasei in data 28 del mese di dicembre alle ore 12,00 in Molfetta, presso la sede comunale di Via Martiri di Via Fani - settore LL.PP. primo p. sono convenuti a seguito di convocazione giusta nota prot. del 15.12.2016 n. 70288 a firma del RUP i seguenti:

Arch. Lazzaro Pappagallo - rup

In. Alessandro Binetti - Dirigente del Settore Territorio

In. Gianluca Loliva - direzione lavori

In. Franco Grimaldi - per la società Idrotec

In. Antonio De Risi - Commissione di collaudo

In. Andrea Ferrante - Presidente Commissione di collaudo

In. Francesco Saverio Campanale - commissione di collaudo

In. Paolo Turbolente - per la società Acquatecno

In. Renato Marconi - per la società Acquatecno

L'ing. Marconi comunica preliminarmente ai presenti l'invio alla Stazione Appaltante nella persona del rup di informativa circa l'avvicendamento dei professionisti incaricati interni al RTI Acquatecno;

l'ing. Grimaldi premette ancora di essere venuto a conoscenza informalmente e da pochi giorni (21.12.2016) della decisione della mandataria di cui sopra relativa alle sostituzioni di incarichi datata 23.12.2016 che mette in dubbio la fondatezza e si riserva eventuali azioni a riguardo chiedendo al rup di precisare se la sua presenza sia opportuna alla luce di quanto sopra.

Il Rup ritiene e conferma necessaria la presenza dell'ing. Grimaldi sia in quanto rappresentante della società Idrotec costituente l'RTI affidatario del progetto dei lavori di messa in sicurezza sia in quanto a conoscenza del procedimento di esecuzione delle opere in qualità di direttore dei lavori.

Il Rup passa all'odg comunicando che era stata invitata la Capitaneria di Porto che però alle ore 11,45 ha consegnato una relazione tecnica che si allega a far parte integrante e sostanziale al presente, comunicando che non avrebbe partecipato ai lavori del tavolo tecnico.

Il Rup riassume gli avvenimenti succedutisi dalla data del sequestro ad oggi, quindi l'istituzione del tavolo tecnico per i lavori di messa in sicurezza presieduto dal Custode Giudiziario dall'ottobre 2013 al febbraio 2014; il contratto per l'affidamento del progetto di messa in sicurezza sottoscritto anche dal Custode Giudiziario; la redazione del progetto di messa in sicurezza e la sua approvazione da parte dell'A.C.; il dissequestro del cantiere da parte della Procura della Repubblica con le prescrizioni per la redazione del progetto generale e della messa in sicurezza da sottoporre all'esame del Consiglio Superiore dei LLPP; l'inoltro al Consiglio Superiore dei LLPP del progetto e il suo rinvio senza esame in quanto ritenuto non conforme alle prescrizioni della Procura; il parere emesso dall'ANAC su richiesta dell'A.C. in ordine all'affidamento dei lavori di messa in sicurezza e in ultimo la nota del 14 ottobre 2016 della Procura della Repubblica in riscontro alla richiesta di chiarimenti inoltrata in data 5.7.2016 dall'Avv.to La Forgia, supporto al RUP, per conto dell'A.C.

Il rup sottolinea che i tempi di ottenimento di tutti i pareri necessari al progetto generale non sono compatibili con l'urgenza della realizzazione delle opere di messa in sicurezza, quindi, l'A.C. ha convocato il presente tavolo tecnico al fine di procedere ad un'analisi dettagliata dei rischi e delle conseguenti valutazioni di fattibilità delle soluzioni tecniche

e opere strettamente necessarie alla messa in sicurezza del porto a tutela dei terzi e della navigazione. Rammenta inoltre che esiste un parere ANAC in merito all'affidamento dei lavori di messa in sicurezza mediante art. 57 d. lgs. 163/06 con suggerimento di una procedura negoziata con invito a 5 ditte; sottolinea, altresì, che il contratto di appalto è attualmente "sospeso in via di fatto" non essendo il giudizio penale ancora definito.

Il rup richiama anche la inaccogliabilità del progetto di messa in sicurezza già approvato anche per una questione di costi eccedenti il 10% del valore del contratto originario nonché per i prezzi di riferimento in esso utilizzati riferiti ai prezzi dell'appalto originario ritenuti non condivisi dalla Procura.

L'ing. De Risi della commissione di collaudo chiede quali decisioni ha assunto l'A.C. in merito al contratto originario con l'ATI aggiudicataria; il rup precisa che non vi è decisione formale in ordine alla questione.

L'ing. Marconi nella qualità di cui in premessa richiama l'attenzione sulla necessità di

1. Rispondere nei termini indicati dalla Procura
2. Tener conto della restituzione del progetto di messa in sicurezza da parte del Consiglio Superiore dei LLPP che condivideva le prescrizioni della Procura
3. Seguire le indicazioni ANAC in merito all'affidamento dei lavori di messa in sicurezza.

Propone quindi di decidere in ordine ai tre punti avendo chiaro l'obiettivo di tutela del denaro pubblico. Ritiene inoltre che si è nelle condizioni di adottare soluzioni nell'ambito degli indirizzi della Procura e del Consiglio Superiore affidando in primis i lavori di messa in sicurezza con procedura di gara (come sostiene l'ANAC) e con un progetto che non deve superare il 10% del valore del contratto originario.

L'ing. Ferrante, Presidente della commissione di collaudo raccomanda – in linea tecnica – che sotto il profilo idraulico-marittimo e di sicurezza della navigazione, le opere di

messa in sicurezza possano contenere la previsione di realizzazione dell'opera foranea fino alla testata definitiva. La realizzazione di una testata provvisoria, come previsto dal precedente progetto di messa in sicurezza, costituirebbe un extracosto per la spesa pubblica e non garantirebbe la necessaria protezione dal moto ondoso, in termini di contenimento della agitazione interna. Il nuovo progetto di messa in sicurezza può essere denominato progetto stralcio di quello generale che viene richiesto dalla Procura della Repubblica. Segnala, infine, che quanto appena raccomandato appare in coerenza con le esigenze espresse nel documento depositato dalla Capitaneria di Porto in data odierna.

L'ing. Marconi concorda pienamente con quanto raccomandato dall'ing. Fattante e propone all'A.C. di procedere in tal senso.

Il rup evidenzia che uno dei motivi di diniego da parte del Consiglio Sup. dei LLPP al precedente progetto di messa in sicurezza era rappresentato dal fatto che lo stesso si configurava come prosecuzione dei lavori appaltati e sub iudice per il procedimento penale in corso. Evidenzia, altresì, che stessa configurazione potrebbe verificarsi sia ove i cassoni fossero posizionati nel sito di progetto, sia ove si proseguisse con i lavori di completamento dell'opera foranea.

L'ing. Marconi invita a seguire le indicazioni della Procura come esplicitate nelle precedenti note per definire l'intervento di messa in sicurezza.

L'ing. Campanale interviene evidenziando le due esigenze di messa in sicurezza: quella relativa alla sicurezza della navigazione e quella relativa ai danni che l'opera potrebbe subire; conferma inoltre come la testata del molo foraneo costituisca l'opera principale per la messa in sicurezza del bacino portuale, suggerendo di rappresentare - ove possibile - detta soluzione tecnica alla Procura della Repubblica.

L'ing. Marconi richiama le conclusioni della Procura che indica in via primaria la

realizzazione delle opere di messa in sicurezza.

Il rup osserva che la redazione di un progetto complessivo che contenga i lavori di messa in sicurezza necessita di tutti i pareri richiesti dalla legge così come indicato peraltro dalla stessa Procura e pertanto tale procedimento non è compatibile con l'urgenza dei lavori da eseguirsi per la tutela della navigazione e dei terzi. Occorre, pertanto, individuare opere strettamente necessarie a garantire la sicurezza così come richiesto dal verbale del tavolo tecnico del 10 novembre 2016.

L'ing. Ferrante sulla questione dei pareri esplicita che si possa procedere a conferenza dei servizi sul progetto stralcio per l'acquisizione dei prescritti pareri.

L'ing. Campanale prende velocemente in esame alcune indicazioni fornite dalla Capitaneria di Porto indicando delle priorità in merito ai punti riportati nel documento dalla stessa Capitaneria.

L'ing. Ferrante richiama anch'egli il documento della Capitaneria nel passo (punto n. 4) in cui si chiede di verificare sotto il profilo tecnico se con il completamento della diga venga risolto il problema del moto ondoso nello specchio acqueo portuale.

L'ing. Grimaldi sottolinea che il progetto di messa in sicurezza (precedente) è corredato da uno specifico studio che documenta i minori effetti della parziale realizzazione del molo rispetto al suo completamento.

Il rup sui suggerimenti innanzi evidenziati dichiara di non poter proseguire i lavori del progetto originario in quanto inibiti dagli atti della Procura che richiede un nuovo progetto compatibile con il Piano Regolatore del Porto. In sintesi propone che si pervenga a una relazione che esprima le valutazioni emerse dal presente tavolo tecnico con le diverse opzioni :

- a) Opere necessarie a evitare i danni ma non sufficienti per la messa in sicurezza come richiesto con la convocazione del tavolo.

b) Costruzione completa del molo foraneo di sopraflutto per la piena messa in sicurezza sotto il profilo della sicurezza della navigazione e degli specchi acquei portuali .

L'ing. De Risi richiama ancora una volta quanto richiesto dalle note della Procura e del Consiglio Superiore dei LLPP e cioè di procedere con la redazione del progetto di completamento delle opere del nuovo porto di Molfetta che comprenda il progetto di messa in sicurezza e bonifica delle aree di intervento. A tal fine è opportuno che l'A.C. avvii tempestivamente senza alcun indugio la procedura di affidamento dell'incarico di progettazione con i requisiti sopra evidenziati.

L'ing. Loliva concorda con quanto già espresso dall'ing. Ferrante sulla necessità di realizzazione del secondo braccio rammentando che nel settembre 2013 si è avuto il parere favorevole da parte del Consiglio Sup. dei LL.PP., della Regione Puglia e di altri enti interessati sulla proposta di adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore portuale (PRP) comprendente una traslazione della diga di ca. 10 metri. Ciò potrebbe riverberare positivamente sui tempi del procedimento di approvazione del nuovo progetto di completamento della diga foranea.

L'ing. Marconi chiede chi redigerà il progetto di messa in sicurezza.

Il rup chiarisce che i tecnici convocati sono quelli che hanno già redatto il primo progetto di messa in sicurezza il cui contratto prevedeva l'eventuale adeguamento dello stesso in caso di prescrizioni e osservazioni da parte degli enti coinvolti. Per l'affidamento del nuovo progetto generale di completamento del porto si dovrà procedere a gara pubblica qualora di importo superiore alla soglia prevista per gli affidamenti diretti.

L'ing. Marconi come rappresentante del RTI fornisce la disponibilità alla redazione di una relazione per la messa in sicurezza da sottoporre all'A.C. ed alla commissione di

collaudo.

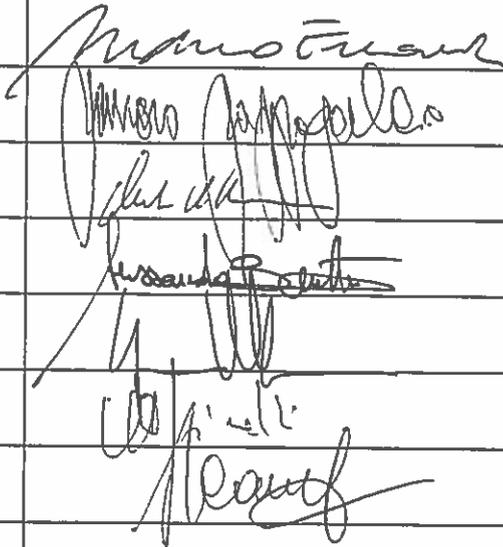
Il RUP prende atto della disponibilità dei convenuti e invita i progettisti già redattori del primo progetto di messa in sicurezza di predisporre una relazione preliminare di sintesi delle opere da eseguirsi per la messa in sicurezza sulla scorta di quanto emerso nella discussione del tavolo odierno.

Infine la Commissione di collaudo raccomanda che, per lavorazioni ad oggi realizzate e contabilizzabili fino alla data di sequestro delle aree di cantiere, la D.L. possa pervenire alla redazione di elaborati concettualmente equivalenti a quelli di "contabilità" finale".

Ciò in quanto detta attività tecnico-contabile appare comunque necessaria a prescindere dalle modalità con le quali sarà perfezionato/concluso il contratto di appalto delle opere fin'ora realizzate.

L'ing Marconi e l'ing. Turbolente alle ore 14.20 lasciano la riunione.

La seduta si sospende alle ore 14,20 e riprende alle ore 16,00 per la lettura e sottoscrizione del verbale e si conclude alle ore 17,45.



SEGRETA RIO VERBALE E ATTANTE



Molfetta, 28/12/16

PdC S.T.V. (CP) Valeria DI MATTIA - Tel. 080/3971076



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**CAPITANERIA DI PORTO
MOLFETTA**

Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale

Sezione Tecnica

E-mail: cpmolfetta@mit.gov.it

Posta Certificata: cp-molfetta@pec.mit.gov.it

Prot. n° 17095 Allegati: 1

AI COMUNE DI MOLFETTA

COMUNE DI MOLFETTA PROTOCOLLO LAMA SCOTELLA
28 DIC. 2016
PROT. N° <u>72406</u>

ARGOMENTO: Analisi dei rischi e lavori messa in sicurezza Porto di Molfetta. Convocazione tavolo tecnico.-

- RIFERIMENTI:** a) lettera prot. 70086 in data 14.12.2016 del Commissario Straordinario Dott. Mauro PASSEROTTI;
b) lettera prot. 70288 in data 15.12.2016 del Dirigente Settore LL.PP. e R.U.P. arch. Lazzaro Pappagallo.

CONSEGNA A MANO

In esito alla nota in riferimento a) ed alla nota in riferimento b) con cui il Dirigente del Settore LL.PP. e R.U.P. arch. Lazzaro PAPPAGALLO ha convocato un incontro tecnico in data 28.12.2016, si consegna relazione attinente "Ricognizione generale sulle problematiche portuali attinenti la sicurezza della navigazione", e relativi allegati, a firma del Comandante del Porto, C.F. (CP) Nicola ALBINO.

p. IL COMANDANTE
C.F. (CP) Nicola ALBINO t.a.
IL COMANDANTE IN III^
C.F. (CP) Giuseppe LATERZA



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CAPITANERIA DI PORTO
MOLFETTA

**RICOGNIZIONE GENERALE SULLE PROBLEMATICHE PORTUALI ATTINENTI LA
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE**

a) Introduzione. Ricognizione generale della vicenda.

Si fa riferimento alla problematica oggetto dell'incontro convocato da codesta Municipalità per il giorno 28.12.2016. A tal proposito, giova evidenziare, in forma riassuntiva, i principali passaggi della vicenda.

Come reso noto dall'Amministrazione Comunale di Molfetta, la Procura della Repubblica di Trani, in ordine all'avvenuto dissequestro dell'area di cantiere in data 15.05.2015 relativo ai lavori di "completamento delle opere foranee e costruzione del porto commerciale di Molfetta", ha ingiunto alla stessa di provvedere, con urgenza, a porre in essere le misure di sicurezza, individuando una precisa responsabilità dell'ente locale.

Sempre sulla scorta di quanto riferito nel corso dell'incontro tenutosi presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 07.12.2016, e di quanto desumibile in atti, le motivazioni giustificanti la revoca del sequestro, erano fondate sulla redazione di un progetto afferente le opere di messa in sicurezza e bonifica della aree di intervento e la sottoposizione dello stesso al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ai sensi della normativa vigente.

Il recente chiarimento della Procura, faceva seguito ad una precedente progettazione originata dalla ditta *ab initio* appaltatrice dei lavori e per la quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva riscontrato l'inottemperanza alle prescrizioni dell'emanato provvedimento di dissequestro *sub condicione*.

In tal senso, la Procura, nel fornire lineari direttive, risulta aver ribadito la necessità di redigere un progetto complessivo che individui, però, prioritariamente, le opere di messa in sicurezza e bonifica degli ordigni presenti in porto e la sottoposizione dello stesso nuovamente al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per esprimersi nel merito.

b) Convocazione di un nuovo tavolo tecnico.

Così descritti sommariamente i punti salienti della questione, si rappresenta quanto segue.

Con nota prot. n. 70086 del 14.12.2016, l'Amministrazione Comunale di Molfetta ha sollecitato la predisposizione di un quadro riepilogativo da contestualizzare in sinergia tra tutti i responsabili degli uffici comunali da eseguirsi congiuntamente alla Capitaneria di Porto di Molfetta. Nello specifico si richiede "un'analisi dettagliata dei rischi e di tutti i conseguenti interventi ritenuti strettamente necessari per la messa in sicurezza a tutela dei terzi e della navigazione, con annessa valutazione delle opere a farsi, il tutto con contenimento della spesa, fatto salvo quanto scaturirà dalla definizione del procedimento penale in corso".

Alla stessa, ha fatto seguito, con nota prot. n. 70288 del 15.12.2016, la convocazione del Dirigente del Settore dei LL.PP. del Comune di Molfetta nonché Responsabile unico del procedimento per un tavolo tecnico finalizzato, conseguentemente, all'analisi dettagliata dei rischi nonché alle valutazioni di fattibilità degli interventi ritenuti strettamente necessari alla messa in sicurezza del Porto di Molfetta a tutela dei terzi e della navigazione.

A prescindere dalle perplessità di carattere formale in ordine alla convocazione di un tavolo interno di Codesta Amministrazione allargato all'Autorità Marittima, sembrerebbe che dallo stesso dovrebbero emergere un'"analisi dei rischi" ed uno "studio di fattibilità". Ma, in tale contesto, non può sottrarsi che queste dovrebbero costituire componenti essenziali di una progettualità ben definita da redigersi ad opera di tecnici abilitati. E va da se che, nel corso del tormentato iter per addivenire alla messa in sicurezza, *stricto sensu*, del nuovo porto di Molfetta, siano stati tenuti già numerosi tavoli tecnici, senza tuttavia aver avuto esito favorevole per quanto sopra cennato.

Orbene, il RUP incaricato ha convocato, per quest'ultima riunione, questo Comando, la Direzione dei lavori della ditta (all'attualità rinviati a giudizio) e i componenti ministeriali della Commissione di collaudo.

Si fa presente che, a differenza di altre riunioni, non verrà sottoposta una progettualità o quantomeno una relazione da valutarsi, ma se ne dovrà decidere il contenuto con soggetti che, in parte, non ne sembrerebbero titolati.

Eppure il disposto della Procura della Repubblica di Trani sembra non lasciar adito ad interpretazioni di sorta essendo richiesto un nuovo progetto completo che, per step successivi, contempra prioritariamente l'adozione di misure per la messa in sicurezza.

Ciò posto, le perplessità in ordine alla convocazione della Direzione lavori del vecchio progetto discende, a prescindere dall'opportunità correlata alla posizione penale degli interpellati, dalla possibilità che la stessa sia in grado di formulare un differente indirizzo che possa discostarsi da quanto già a suo tempo progettato e successivamente cassato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. Certo, codesta Amministrazione, ben potrebbe servirsi degli elementi tecnici in possesso dei costruttori del nuovo molo foraneo, ma un consesso deliberativo, che debba prendere decisioni, forse, dovrebbe coinvolgere, piuttosto, degli attori istituzionali.

Sulla scorta di una progettualità d'insieme, a questo punto, si inserirebbe il parere di questa Autorità Marittima, come sempre avvenuto e previsto (vedasi sottoposizione di relazione tecnica in precedente riunione tenutasi con l'allora custode giudiziario in data 24.10.2014).

Si vuole rimarcare l'assunto e precisare che la Capitaneria di Porto di Molfetta, lungi dall'esimersi dai propri compiti, convive quotidianamente con le problematiche di sicurezza del porto. Non a caso, all'attualità, ha dato il suo contributo affinché la bonifica degli ordigni, presumibile primaria condizione per agire in sicurezza, continuasse ad esplicarsi sotto il coordinamento della Prefettura, nonostante il venir meno, per esaurimento, delle risorse stanziare nell' "Accordo di Programma" ed in considerazione che qualsivoglia presenza di ordigni, sia monitorati che rinvenuti accidentalmente, rappresenta intrinsecamente un pericolo per l'incolumità pubblica.

Viepiù che il ruolo di competenza viene condotto costantemente mediante la vigilanza e la segnalazione agli enti preposti degli interventi che debbano garantire la sicurezza del traffico navale all'interno del porto (es. manutenzione della boa sostitutiva del fanale verde d'ingresso).

Peraltro, come conseguenza degli accadimenti, nell'antica connotazione di prefettura del mare riferibile all'Autorità Marittima, si è costantemente provveduto a regolamentare l'utilizzo degli specchi acquei, ai sensi del Codice della Navigazione, con Ordinanze ed Autorizzazioni finalizzate ad assicurare l'operatività portuale in sicurezza.

L'unica mansione che resta ai margini, è quella di costruire e progettare opere portuali all'interno di una pianificazione ben definita quale un piano regolatore del porto, esistente nel sorgitore molfettese e sottolineato, dalla stessa Autorità Giudiziaria, quale strumento guida.

Pertanto, l'analisi dettagliata dei rischi e lo studio di fattibilità devono essere predisposti da Organismi Tecnici nelle forme e modalità che codesto Comune riterrà maggiormente idonee, per poi essere valutati dagli Enti preposti in relazione alle esigenze operative portuali.

c) Analisi delle problematiche riscontrate in porto.

Ad ogni modo, per quanto attiene i profili attinenti alla sicurezza marittima, si ritiene opportuno procedere, nello spirito di fattiva collaborazione, ad evidenziare quali siano le criticità che presenta il porto di Molfetta allo stato attuale, richiedenti lo studio di carattere tecnico prima citato.

Si riscontrano cinque problematiche cui porre l'attenzione:

- 1) La presenza di ordigni residuati bellici all'interno del bacino portuale;
- 2) La presenza di cassoni sul fondo nell'area del nuovo porto commerciale;
- 3) L'erosione della testata del costituendo molo di sopraflutto, con conseguente mancanza di conformi fanali portuali di ingresso;
- 4) Moto ondoso all'interno del bacino portuale che causa potenziale pericolo per le unità all'ormeggio;
- 5) Insabbiamento dei fondali in prossimità delle banchine portuali.

1) Per quanto riguarda il primo punto, come cennato, la bonifica degli ordigni delle aree oggetto della messa in sicurezza, ovvero del completamento dell'intera nuova infrastruttura portuale, prosegue, senza soluzione di continuità, ad opera del Nucleo SDAI della Marina Militare di Taranto, (attività condotta anche nella zona di mare antistante la località Torre Gavetone), e nel costituire attività prodromica ad altri interventi, comporta la necessità intrinseca di una certificazione di garanzia di avvenuta bonifica delle aree predette.

2) La seconda problematica concernente profili di sicurezza marittima, riguarda la presenza di 14 cassoni cellulari già prefabbricati, nell'area del nuovo porto commerciale. I cassoni sono attualmente staccati dai moli e posizionati provvisoriamente all'interno di uno specchio acqueo di cantiere del bacino portuale, interdetto alla navigazione con ordinanza n. 07/2014, e segnalato come pericolo sulla prevista documentazione nautica (per consultazione vedere allegati).

Stante la precarietà e provvisorietà del posizionamento di tali cassoni, si rileva la necessità di addivenire ad un'analisi dell'entità dei potenziali pericoli che debba chiarire se queste strutture siano destinate a rimanere nell'attuale posizione o se eventi meteo marini possano consentirne una flottazione. Come annotazione di servizio, si può solo constatare che, ad oggi, la presenza di tali cassoni non ha costituito pregiudizio per la manovrabilità delle navi in ingresso ed uscita dal porto.

3) Altra problematica riguarda il materiale di costruzione semi affiorante destinato alla realizzazione della nuova diga, che subisce l'effetto della corrente e delle mareggiate e che non consente l'installazione di conformi fanali portuali di ingresso.

La definitiva sistemazione dei fanali di ingresso portuale, come da progetto, prevede il posizionamento del fanale rosso, sito attualmente in testata del molo foraneo, sul molo Sperone, e il fanale verde, ad oggi mancante, in testata del nuovo molo di sopraflutto. Ad oggi, il fanale verde è sostituito da un segnalamento provvisorio galleggiante che abbisogna di continui interventi manutentivi e può incidere negativamente nonostante il riporto su carte nautiche e Ordinanze, soprattutto con condizioni meteo-marine avverse, sulla navigabilità in sicurezza delle unità in ingresso e uscita dal porto, così come già riscontrato a seguito del sinistro avvenuto in data 12.09.2014 all'unità da pesca denominata "ANTONELLA" (1 BL 462), che si è incagliata sui frangiflutti della testata del molo di sopraflutto.

Così come per le precedenti problematiche evidenziate, anche per il punto in esame, si rileva la necessità di valutazioni di carattere tecnico, con riferimento soprattutto allo studio del movimento del materiale eroso proveniente dal molo di sopraflutto, ad oggi fonte di dubbio sull'eventuale incidenza rispetto alle batimetrie in zona.

4) Risulta anche da analizzare il problema riguardante la presenza di moto ondoso all'interno del bacino portuale. Anche per questa fattispecie si rileva la necessità di una valutazione tecnica riguardo la probabile causa di tale moto ondoso, se sia o meno attribuibile al mancato completamento del nuovo molo di sopraflutto.

Limitandosi a considerazioni di carattere ricognitivo, come per le altre criticità riscontrate, si rileva che, con condizioni meteo-marine particolarmente avverse, la presenza di un

moto ondoso così ampio all'interno dell'intero bacino portuale, causa situazioni di rischio per le unità all'ormeggio, condizione peraltro riferita da numerosi articoli di stampa e dalle lamentele presentate dal cetolo peschereccio.

5) Risulta infine, da diverse segnalazioni pervenute dai piloti, a seguito delle manovre di ingresso e uscita delle navi, un progressivo e lento insabbiamento in alcune zone dei fondali all'interno del bacino portuale, in particolare in prossimità delle banchine di ormeggio delle navi mercantili. I dati acquisiti dall'Istituto Idrografico a seguito delle ultime ricognizioni tenutesi nell'anno 2014, contengono una uniforme diminuzione della profondità dei fondali.

d) Conclusioni

Il sito portuale così descritto identifica una situazione di evidente precarietà, che potrebbe causare pericoli per la navigazione.

Come più volte rammentato all'interno della presente trattazione, nell'ambito della ripartizione dei compiti istituzionali, l'Autorità Marittima si incardina quale vigilante della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare e nell'elencazione delle criticità sopra descritte, formula un contributo di pensiero nello spirito di collaborazione tra enti e per il dispiegarsi delle sinergie più proficue avendo come precipuo obiettivo la regolamentazione operativa riconducibile all'ordinato e sicuro svolgimento delle attività portuali.

Il tutto si traduce nel pressante invito rivolto a codesta Amministrazione, in ciò associandosi e nella piena e istituzionale condivisione dei dettami della Procura della Repubblica, ad addivenire quanto prima possibile alla soluzione tecnica delle problematiche in discorso secondo percorso di legge, a mezzo predisposizione e adozione delle misure da sottoporre al Consiglio Superiore dei LL.PP. omnicomprensive dell'intero ventaglio della sicurezza, sia in termini, cioè, di sicurezza strutturale dell'opera, della navigazione e di tutela dell'incolumità pubblica.

Nel disbrigo del gravoso compito, questo Comando, auspicando che venga avviato al *dum Romae consultur, Saguntum expugnatur*, continuerà a fornire il proprio tangibile ausilio, come nell'odierna occasione, e resta in attesa delle risultanze ed esiti delle verifiche tecniche e procedurali disposte da codesta Amministrazione.

e) Allegati

ALLEGATO 1 – Rapporto fotografico;

ALLEGATO 2 – Ordinanza 07/2014;

ALLEGATO 3 – Segnalamento dei pericoli su carta nautica.



IL COMANDANTE

C.F. (CP) Nicola ALBINO

RAPPORTO FOTOGRAFICO

ALLEGATO ALLA RICOGNIZIONE SULLE
PROBLEMATICHE PORTUALI ATTINENTI LA
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE



**CAPITANERIA DI PORTO
MOLFETTA**

CASSONI CELLULARI PREFABBRICATI

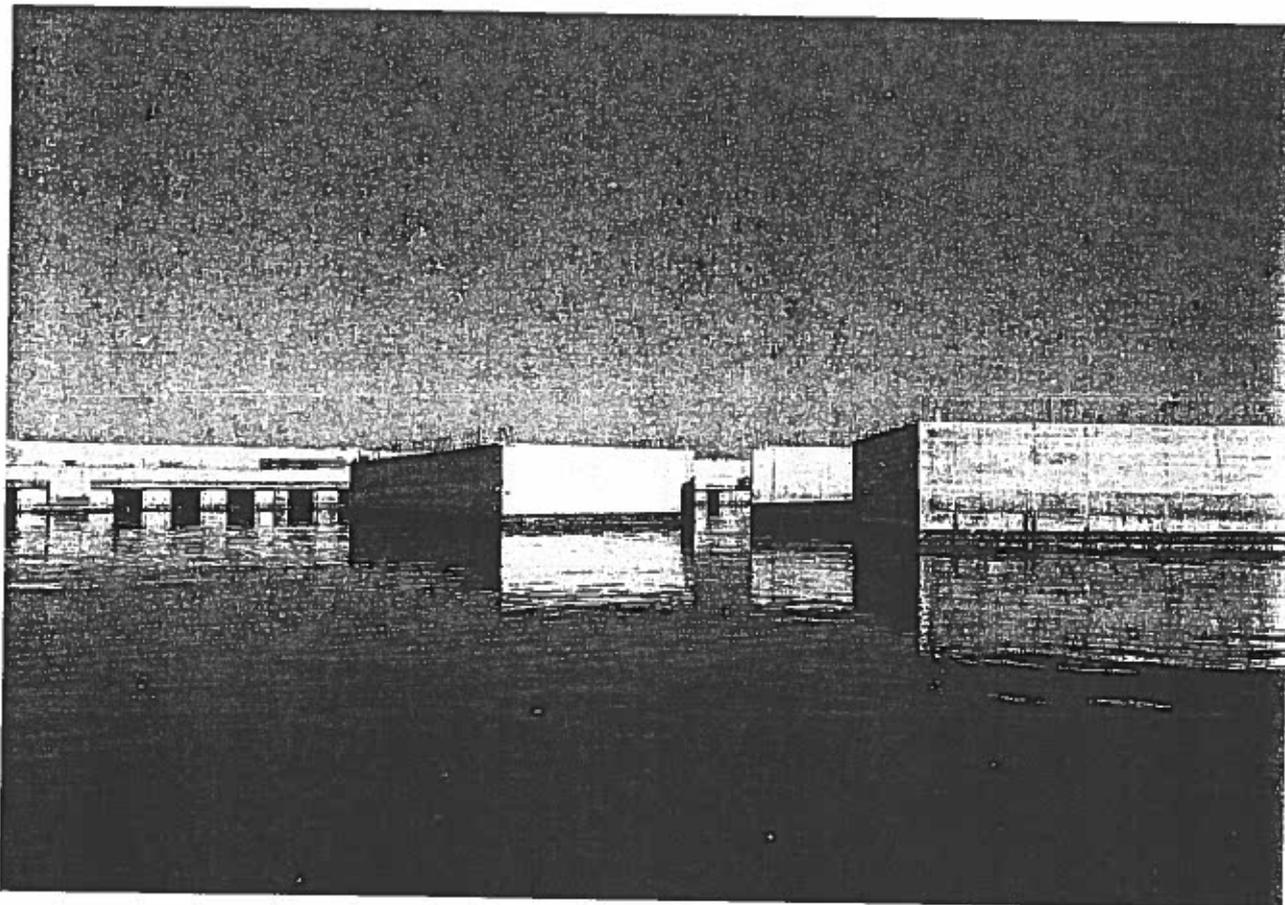


Foto n. 1

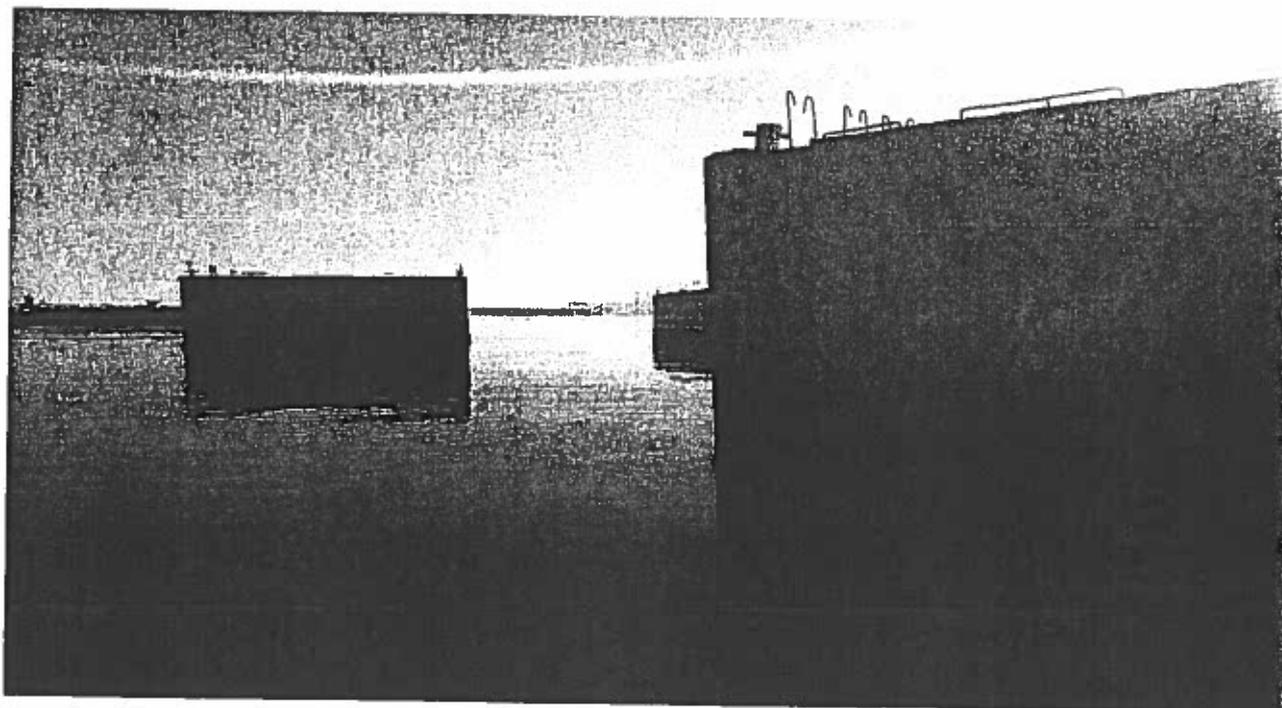


Foto n. 2

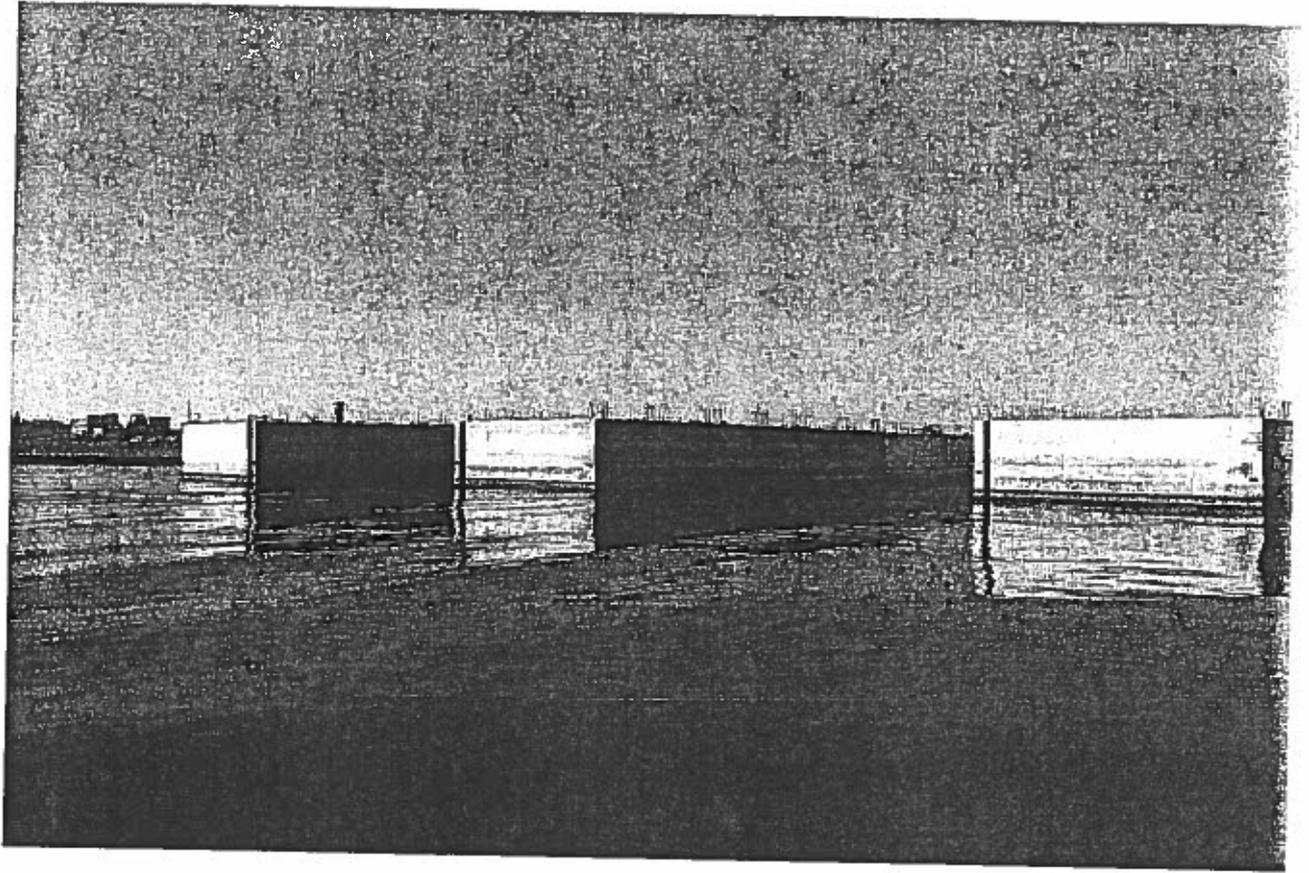


Foto n. 3

INGRESSO PORTUALE - MOLO SOPRAFLUTTO

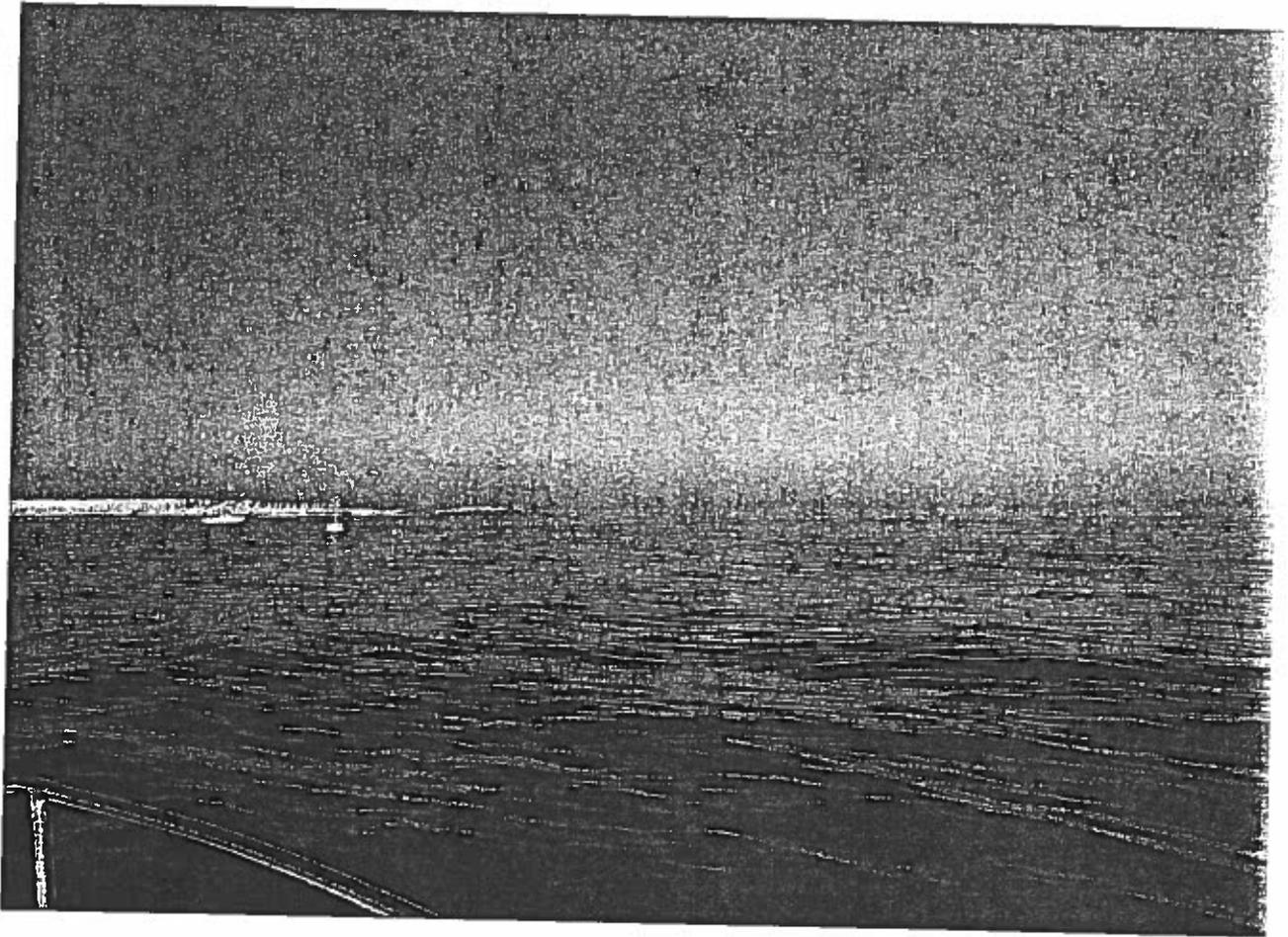


Foto n. 4

INGRESSO PORTUALE - MOLO SPERONE

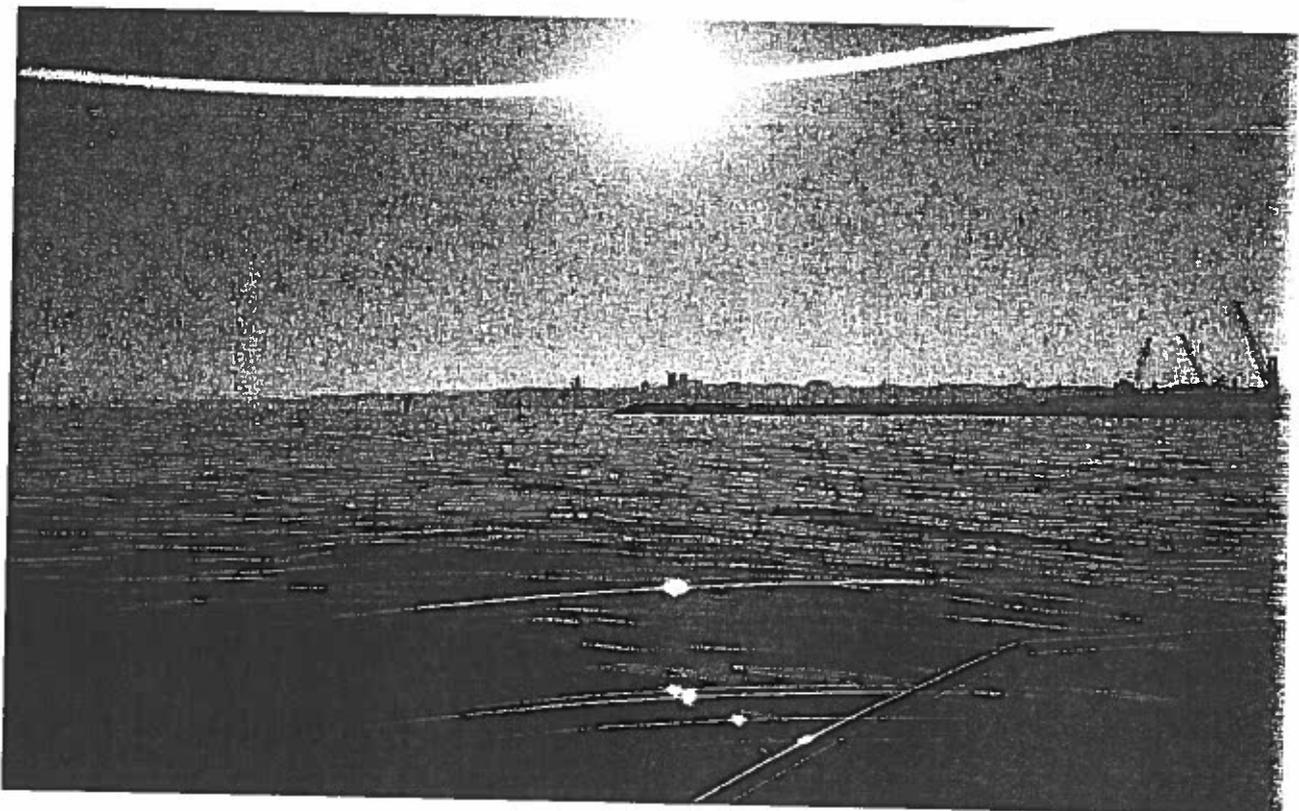


Foto n. 5

TESTATA MOLO SOPRAFLUTTO

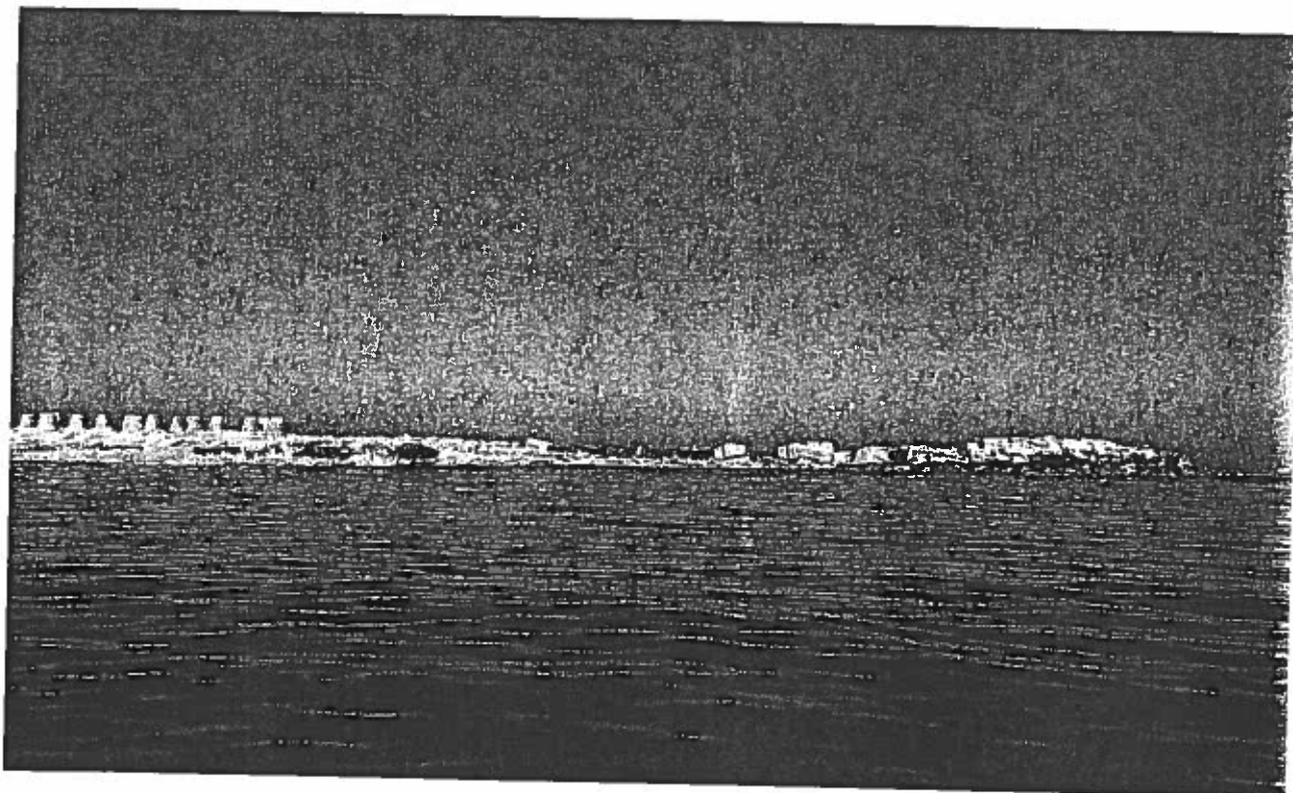


Foto n. 6

FANALI INGRESSO PORTUALE

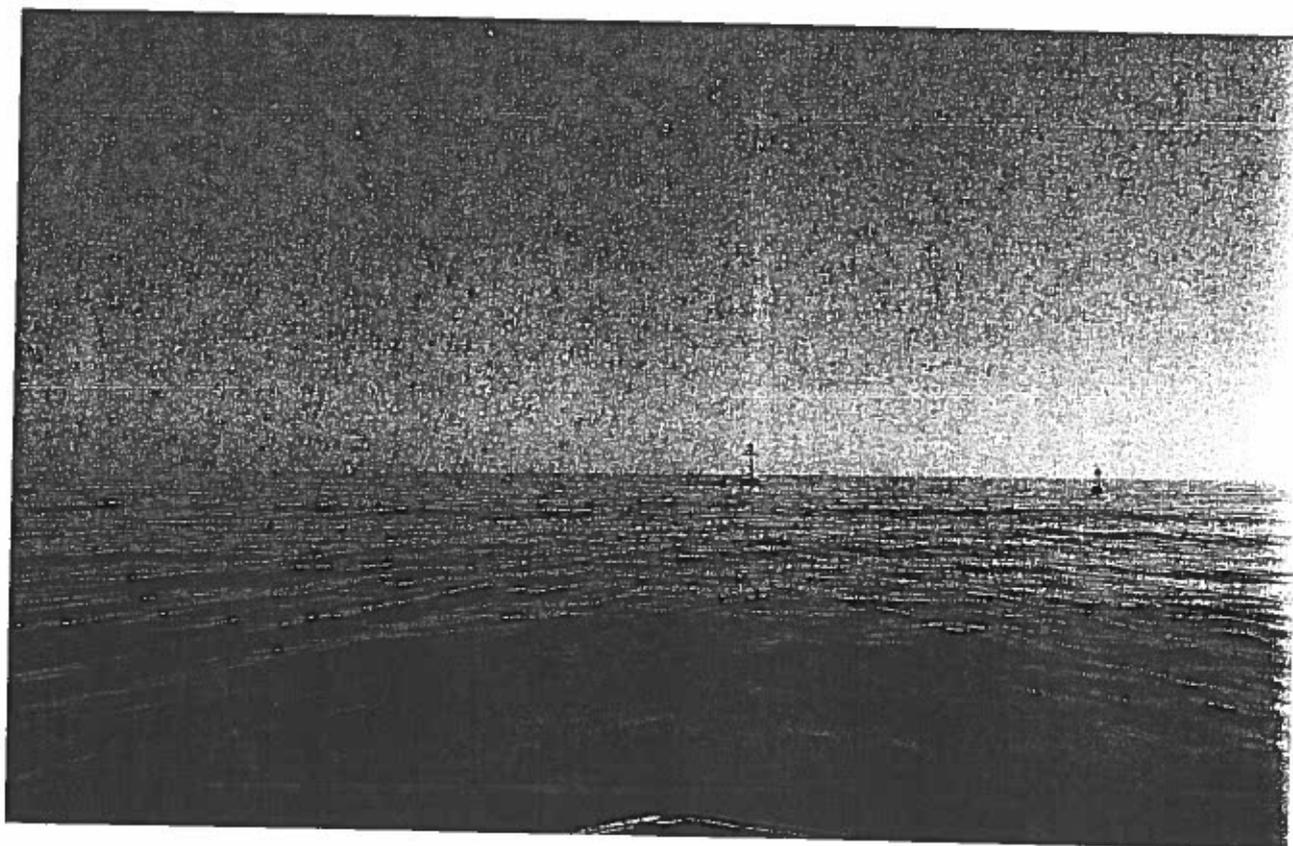


Foto n. 7



CAPITANERIA DI PORTO - MOLFETTA

Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale
Sezione Tecnica e Difesa Portuale

Via Banchina Seminario, 1 – 70056 Molfetta – 080/3971076-080/3971727 –
www.molfetta.guardiacostiera.it - cpmolfetta@mit.gov.it

ORDINANZA N° 07 /2014

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Molfetta,

- VISTO:** il Verbale di Consegna di Area di Demanio Pubblico Marittimo ad altre Amministrazioni dello Stato n.109/05/2007 in data 19 novembre 2007 tra la Capitaneria di Porto di Molfetta ed il Comune di Molfetta;
- VISTA:** l'Ordinanza in data 24.09.2013 con la quale il Giudice per le Indagini Preliminari ha disposto il sequestro preventivo delle aree oggetto dei lavori relativi alla costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta;
- VISTO:** il Verbale di riunione redatto in data 13.11.2013 presso il Tribunale Ordinario di Trani – Ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari, finalizzata a trovare soluzioni a situazioni di pericolo delle opere infrastrutturali realizzate e bloccate a seguito del sequestro preventivo in atto.
- VISTE:** le proprie Ordinanze n. 03/2011 e n. 62/2013 rispettivamente in data 03.02.2011 e 19.09.2013, relative all'attività di bonifica da ordigni residuati bellici condotta dal Nucleo SDAI della Marina Militare di Taranto;
- VISTO:** il foglio prot. n. Tec./50949 in data 08.04.2008 del Comando Zona Fari Jonio e Basso Adriatico – Taranto con il quale, a seguito di specifica richiesta di questa Capitaneria di Porto, ha comunicato le modalità di segnalamento del fanale verde posto in testata della diga antemurale "A. Salvucci" del Porto di Molfetta nonché il segnalamento dell'area interessata dai lavori di prolungamento della stessa diga;
- VISTA:** la propria Ordinanza n° 31/2013 in data 05.07.2013 afferente i lavori di prolungamento della diga "A. Salvucci" del Porto di Molfetta e relativo avanzamento, in sostituzione del fanale verde d'ingresso al Porto di Molfetta, di un segnalamento provvisorio composto da una boa verde e due gialle;
- VISTA:** la propria Ordinanza n° 42/2013 in data 23.07.2013 afferente i lavori di prefabbricazione e successivo posizionamento di cassoni cellulari in cemento armato da impiegare per il banchinamento della diga "A. Salvucci";
- RAVVISATA:** la necessità di disciplinare la navigazione ed il transito negli specchi acquei interessati dalle opere strutturali di che trattasi e di adottare idonee misure atte a tutelare la sicurezza della navigazione, nelle more della ripresa dei lavori di completamento delle opere foranee e costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta;
- VISTI:** gli art. 30 e 81 del Codice della Navigazione nonché gli artt. 59 e 524 del relativo Regolamento di esecuzione (parte Marittima);

RENDE NOTO

- che all'interno della area di cantiere del costruendo nuovo porto commerciale di Molfetta, nello specchio acqueo compreso tra la Diga Antemurale "A. Salvucci" e la spezzata congiungente i seguenti punti di coordinate geografiche WGS 84, sono presenti cassoni cellulari in cemento armato provvisoriamente posizionati, in attesa della successiva posa degli stessi lungo la costruenda banchina nord ovest. Tutto come meglio evidenziato nell'allegata planimetria (Allegato 1).

1) Lat. 41°12' 40.6909" N	Long. 016°35'05.0697" E;
2) Lat. 41°12' 41.75161" N	Long. 016°35'14.11758" E;
3) Lat. 41°12' 46.13849" N	Long. 016°35'16.06121" E;
4) Lat. 41°12' 49.4819" N	Long. 016°35'26.3602" E.
5) Lat. 41°12' 49.2191" N	Long. 016°35'26.5117" E;
6) Lat. 41°12' 50.5571" N	Long. 016°35'30.6005" E;
7) Lat. 41°12' 53.3719" N	Long. 016°35'28.9854" E;
8) Lat. 41°12' 52.9086" N	Long. 016°35'27.5654" E;

- che la zona di mare individuata dalle seguenti coordinate geografiche (WGS84), meglio individuata nell'allegato stralcio planimetrico (Allegato 1), è interessata dalla presenza di materiale di costruzione semi affiorante, in parte riversatosi in acqua a seguito delle mareggiate e di difficile visione da parte delle unità in transito:

A.	41°12'55,1928" N – 016°35'28,1841"E
B.	41°12'54,5479" N – 016°35'32,3857"E
C.	41°12'54,2324" N – 016°35'32,2968"E
D.	41°12'53,1454" N – 016°35'39,2329"E
E.	41°12'49,9742" N – 016°35'38,3393"E
F.	41°12'51,0613" N – 016°35'31,4032"E
G.	41°12'50,7742" N – 016°35'31,3138"E
H.	41°12'51,4191" N – 016°35'27,1123"E

All'interno di detta area, sono collocati i seguenti segnalamenti provvisionali in sostituzione del fanale verde E.F. n° 3757 – E2250 dell'elenco fari e segnali da nebbia edito dall'Istituto Idrografico della Marina Militare, rimosso dalla sua posizione originaria:

(BOA – 03)	Coordinate: Lat. 41° 12' 51.6203" N Long. 016° 35' 38.3640" E	Segnalamento luminoso di colore Verde	caratteristiche luminose: <u><i>lampi verdi di 0,5 + 2,5 = P.3 sec. avente una portata di 5 (cinque) miglia ed altezza sul l.m.m. pari a metri 5 (cinque) e che avanzerà con il progredire del prolungamento.</i></u>
(BOA – 04)	Coordinate: Lat. 41° 12' 52.8947" N Long. 016° 35' 38.7212" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u><i>lampi gialli di 0,5 + 0,5 + 0,5 + 0,5 + 0,5 + 2,5 = P.5 sec. (che avanzeranno con il progredire del prolungamento) avente una portata di 3 (tre) miglia ed altezza sul l.m.m. pari a metri 3 (tre)</i></u>
(BOA – 05)	Coordinate: Lat. 41° 12' 50.3639" N Long. 016° 35' 38.0011" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u><i>lampi gialli di 0,5 + 0,5 + 0,5 + 0,5 + 0,5 + 2,5 = P.5 sec. (che avanzeranno con il progredire del prolungamento) avente una portata di 3 (tre) miglia ed altezza sul l.m.m. pari a metri 3 (tre)</i></u>

- Al fine di segnalare il pennello sperone sono state posizionate due boe provvisionali aventi le seguenti caratteristiche e coordinate geografiche:

(BOA - 01)	Coordinate: Lat. 41° 12' 46.059" N Long. 016° 35' 39.929" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u>lampi gialli di 0,5 + 0,5 = P.1 sec. (isofase) avente una portata di 3 (tre) miglia ed altezza sul l.m.m. pari a metri 3 (tre) sormontate da un miraglio radarabile a forma di "X".</u>
(BOA - 02)	Coordinate: Lat. 41° 12' 42.684" N Long. 016° 35' 46.083" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	

ORDINA

- ART. 1** Negli specchi acquei indicati nel "rende noto", e meglio individuati nell'allegato stralcio planimetrico che costituisce parte integrante della presente ordinanza, sono vietati la navigazione, la sosta e l'ancoraggio di natanti di qualsiasi tipologia e specie, nonché ogni altra attività subacquea o di superficie connessa agli usi pubblici del mare. Il presente divieto non si applica al personale e ai mezzi appartenenti alla Guardia Costiera, al Nucleo SDAI della Marina Militare, alle forze di Polizia e alle ditte impegnate nell'esecuzione dei lavori appositamente autorizzate.
- ART. 2** E' fatto obbligo a tutte le unità in genere in entrata/uscita dal porto di Molfetta di ridurre al minimo la propria velocità e di mantenersi ad idonea distanza di sicurezza dai mezzi navali operanti nelle zone di mare interessate dai lavori.
- ART. 3** E' vietato a tutte le unità in genere di ormeggiare lungo l'intero perimetro della cassa di colmata posta in prossimità della radice della diga "A. Salvucci", ad eccezione di eventuali mezzi appartenenti a ditte impegnate nell'esecuzione dei lavori appositamente autorizzate.
- ART. 4** I contravventori alla presente ordinanza incorreranno come applicabile nelle sanzioni previste dal Codice della Navigazione, in particolare dagli art. 1174 e 1231, dello stesso codice ovvero dall'art. 53 del D. Lg. 18.7.2005 n. 171 e successive modifiche ed integrazioni, salvo che il fatto non costituisca diversa fattispecie illecita, e saranno responsabili civilmente e penalmente dei danni che potranno derivare a persone e/o cose in dipendenza dell'inosservanza di quanto sopra disciplinato.
- ART. 5** Le Ordinanze n. 31/2013 e 42/2013 rispettivamente emesse in data 05.07.2013 e 23.07.2013, in premessa indicate, sono abrogate.
- ART. 6** E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente ordinanza la cui pubblicità verrà assicurata mediante la pubblicazione della stessa nella pagina "Ordinanze" del sito internet istituzionale www.guardiacostiera.it/Molfetta .-

Molfetta, il 26.02.2014

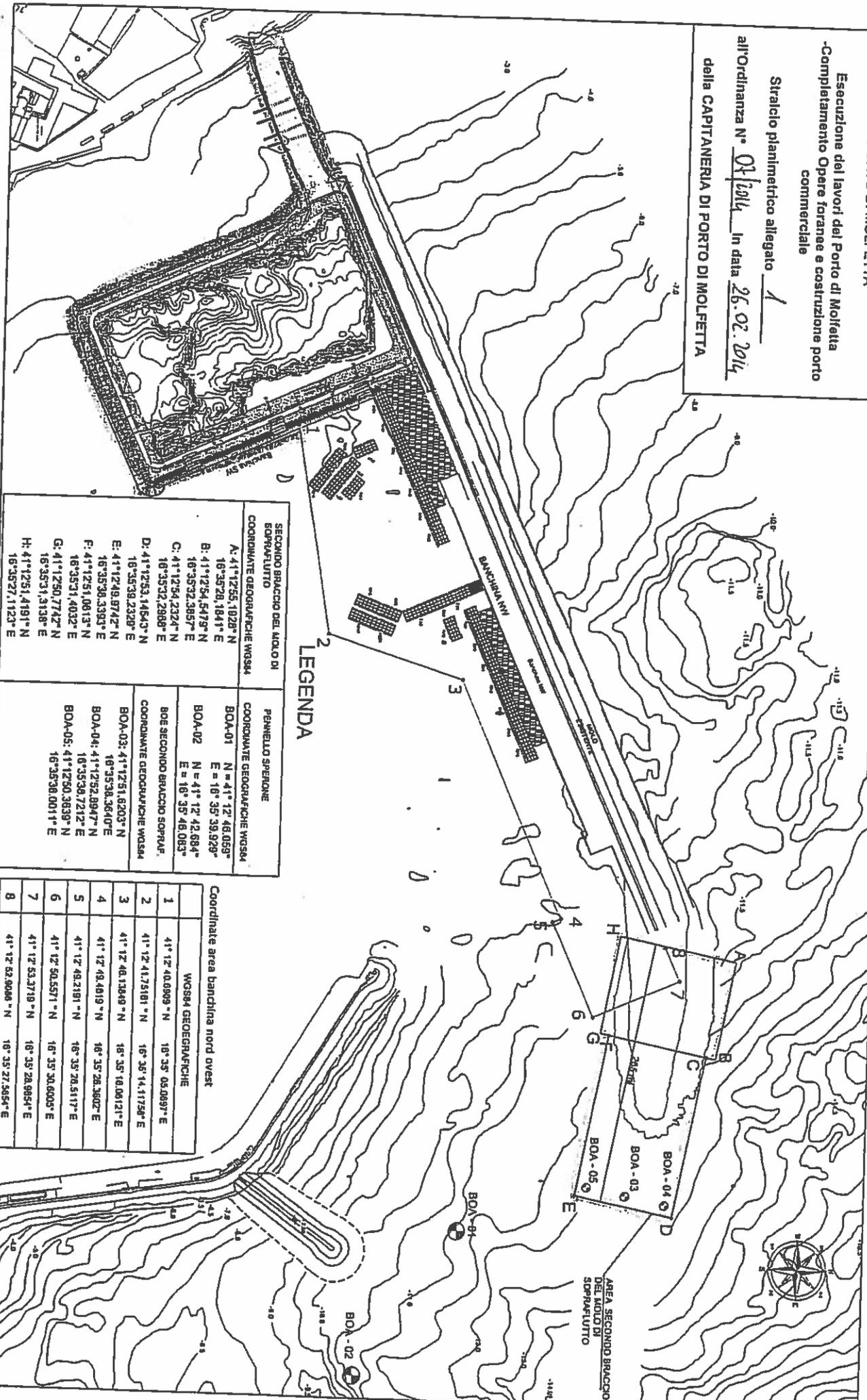
IL COMANDANTE
C.F.(CP) Alessandro DUCCI



PORTO DI MOLETTA

Esecuzione dei lavori del Porto di Moletta
 -Completamento Opere foranee e costruzione porto
 commerciale

Stralcio planimetrico allegato 1
 all'Ordinanza N° Of. 1014 in data 26.02.2014
 della CAPITANERIA DI PORTO DI MOLETTA



LEGENDA

SECONDO BRACCIO DEL Molo DI SOPRAFLUTTO		PUNELLO SPERONE	
COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84		COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84	
A: 41°12'55.1828" N	16°35'28.1841" E	BOA-01	N = 41° 12' 46,039" E = 16° 35' 39,929" E
B: 41°12'54.5417" N	16°35'32.3857" E	BOA-02	N = 41° 12' 42,684" E = 16° 35' 46,083" E
C: 41°12'54.2324" N	16°35'32,2888" E	BOE SECONDO BRACCIO SOPRAFLUTTO	
D: 41°12'53.1454" N	16°35'39,2329" E	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84	
E: 41°12'49.8742" N	16°35'38,3393" E	BOA-03:	41°12'51.8203" N
F: 41°12'51.0613" N	16°35'36,7212" E	BOA-04:	41°12'52.8947" N
G: 41°12'50.7742" N	16°35'31,4032" E	BOA-05:	41°12'50.3639" N
H: 41°12'51.4191" N	16°35'27,1123" E		16°35'38,0011" E

Coordinate area banchina nord ovest

	WGS84 GEOGRAFICHE	
1	41° 12' 40,099" N	16° 35' 05,099" E
2	41° 12' 41,7481" N	16° 35' 14,1758" E
3	41° 12' 48,1349" N	16° 35' 18,06121" E
4	41° 12' 49,4019" N	16° 35' 28,3602" E
5	41° 12' 49,2181" N	16° 35' 28,5117" E
6	41° 12' 50,5571" N	16° 35' 30,6005" E
7	41° 12' 53,3718" N	16° 35' 28,9854" E
8	41° 12' 52,9048" N	16° 35' 27,5854" E

1111

1111

