



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

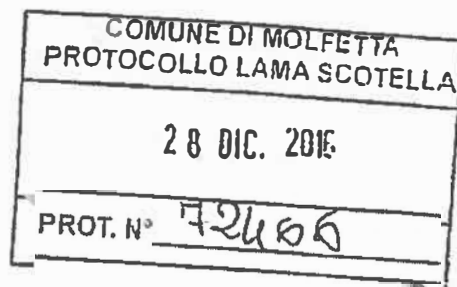
Prot. n° 17055 Allegati: 1

Molfetta, 28/12/16

DC ST V (CP) Valeria DI MATTIA - Tel. 080/3971076

ALLEGATO 17

AI COMUNE DI MOLFETTA



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 II^
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 sottacersi 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.

Vieppiù 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).

Pertanto, 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 residui 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

noto 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 ceto 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.

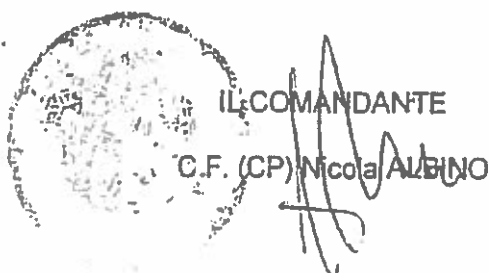
e) Allegati

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

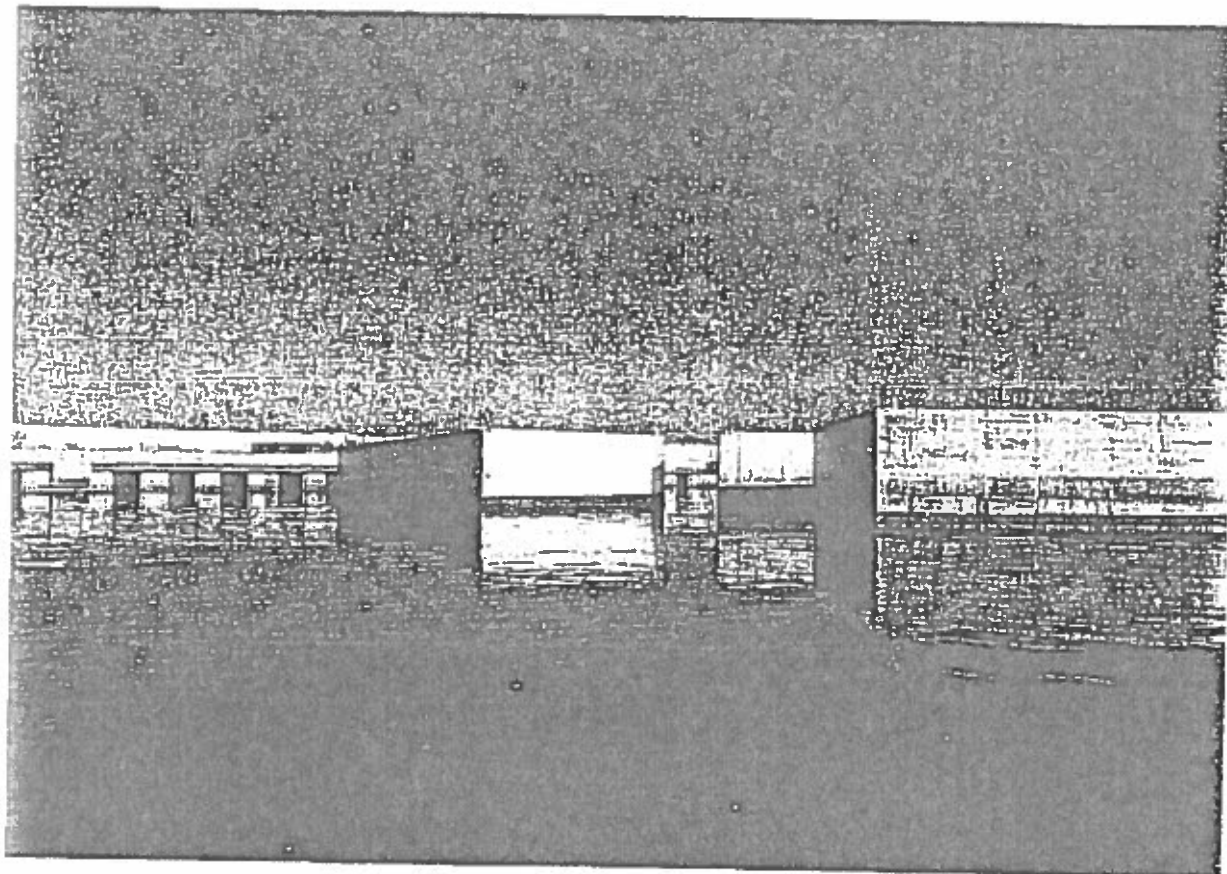


Foto n. 1

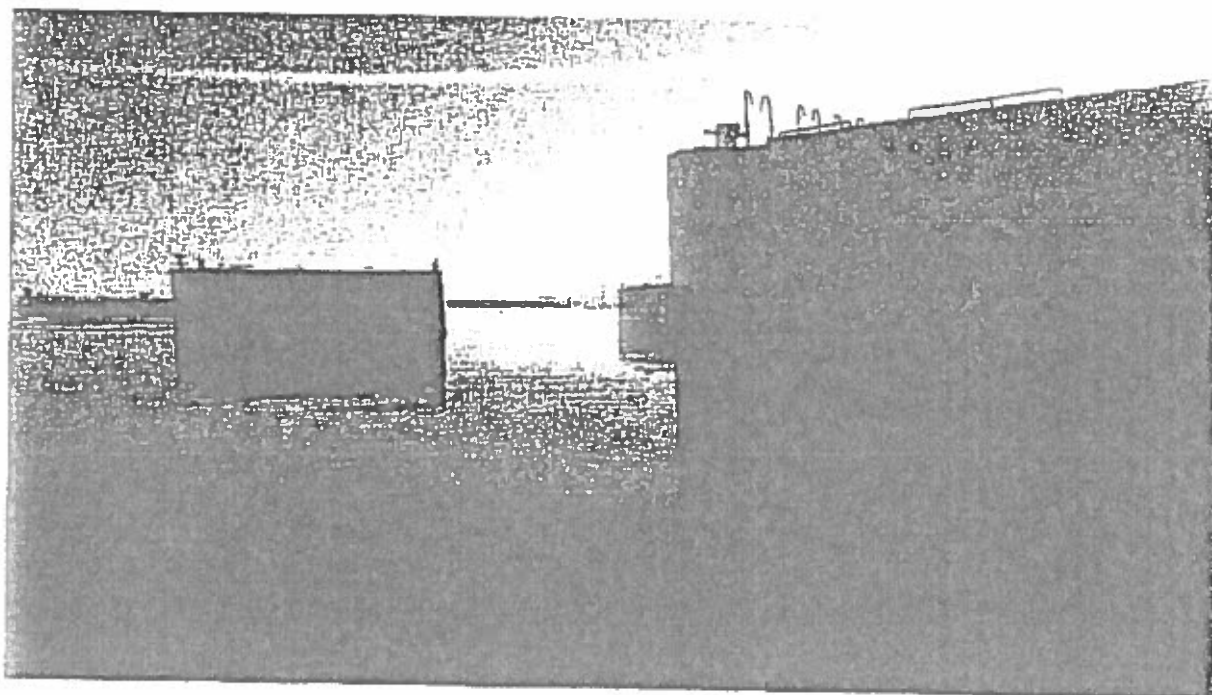


Foto n. 2

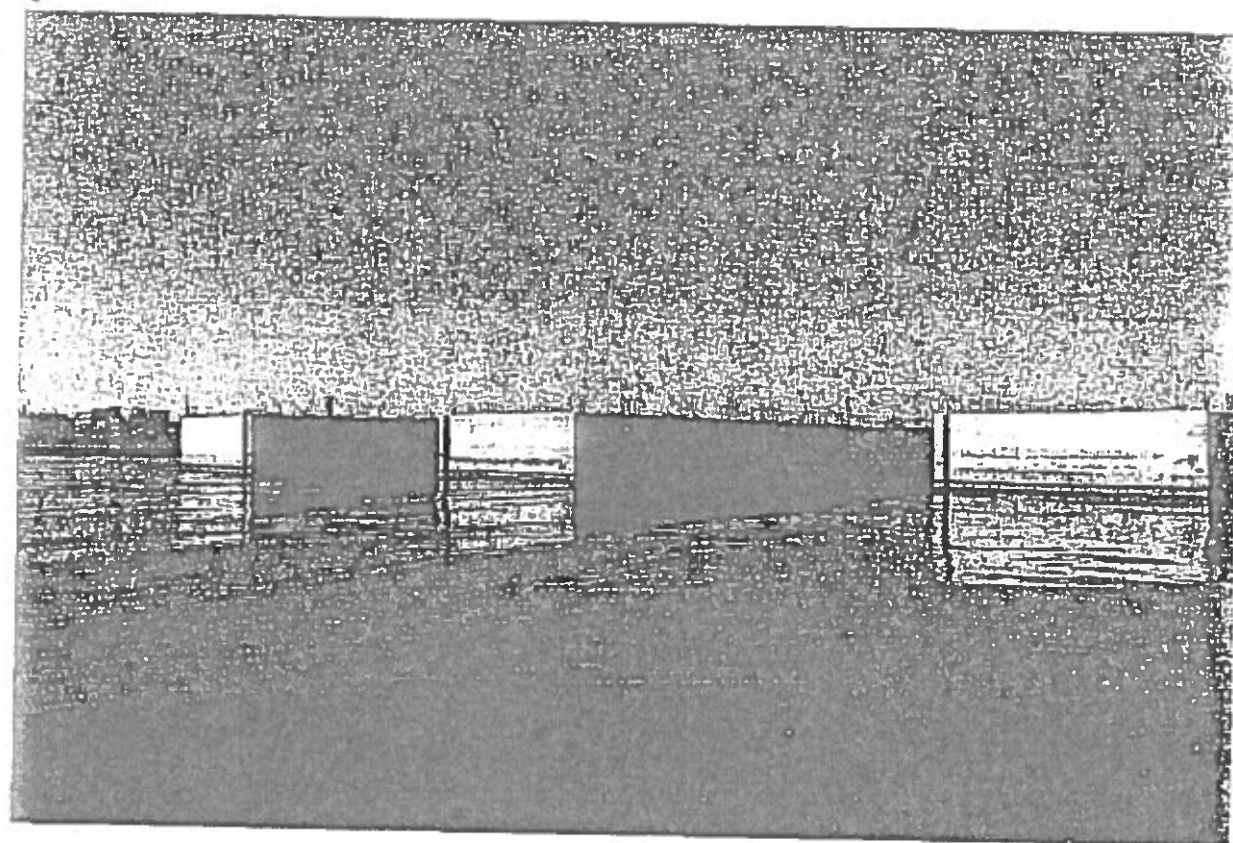


Foto n. 3

INGRESSO PORTUALE - MOLO SOPRAFLUTTO

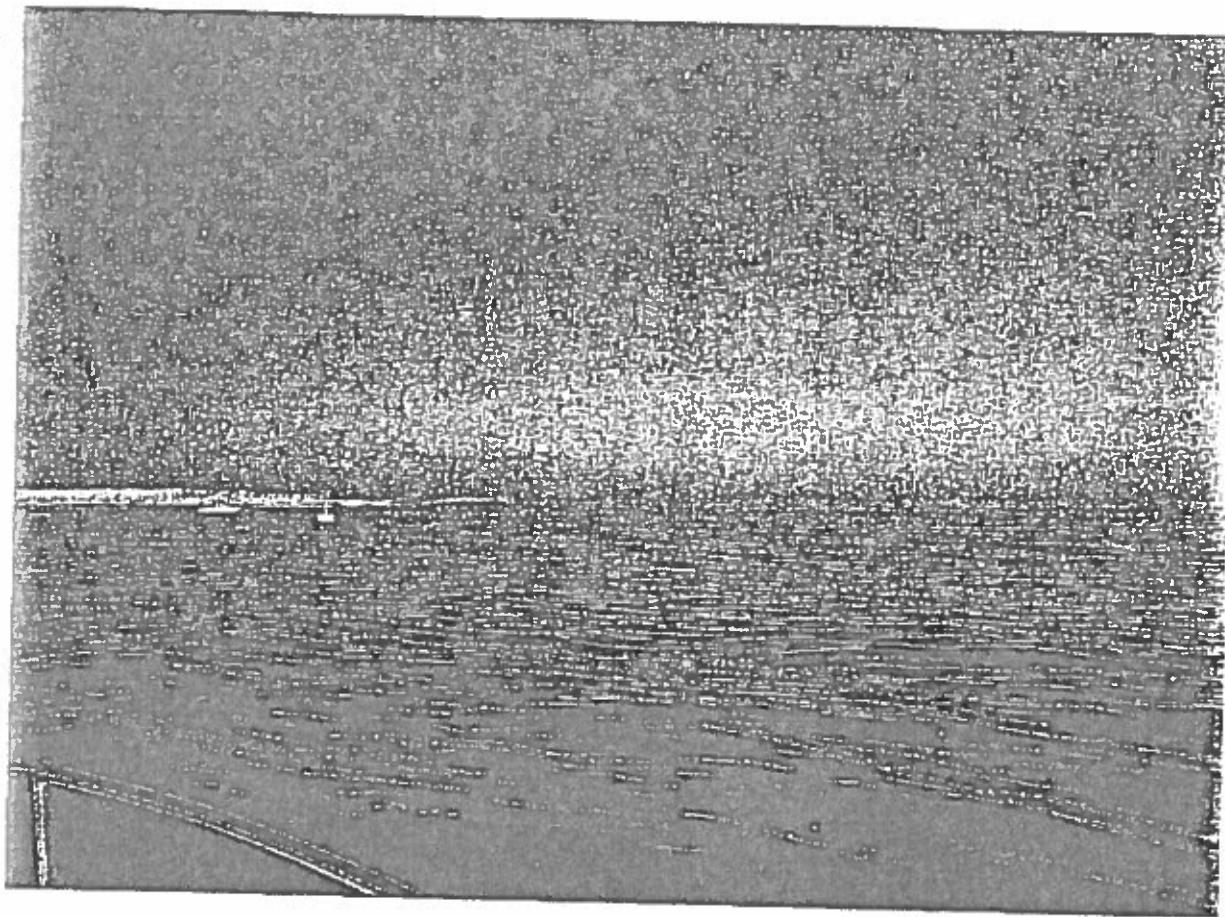


Foto n. 4

INGRESSO PORTUALE - MOLO SPERONE

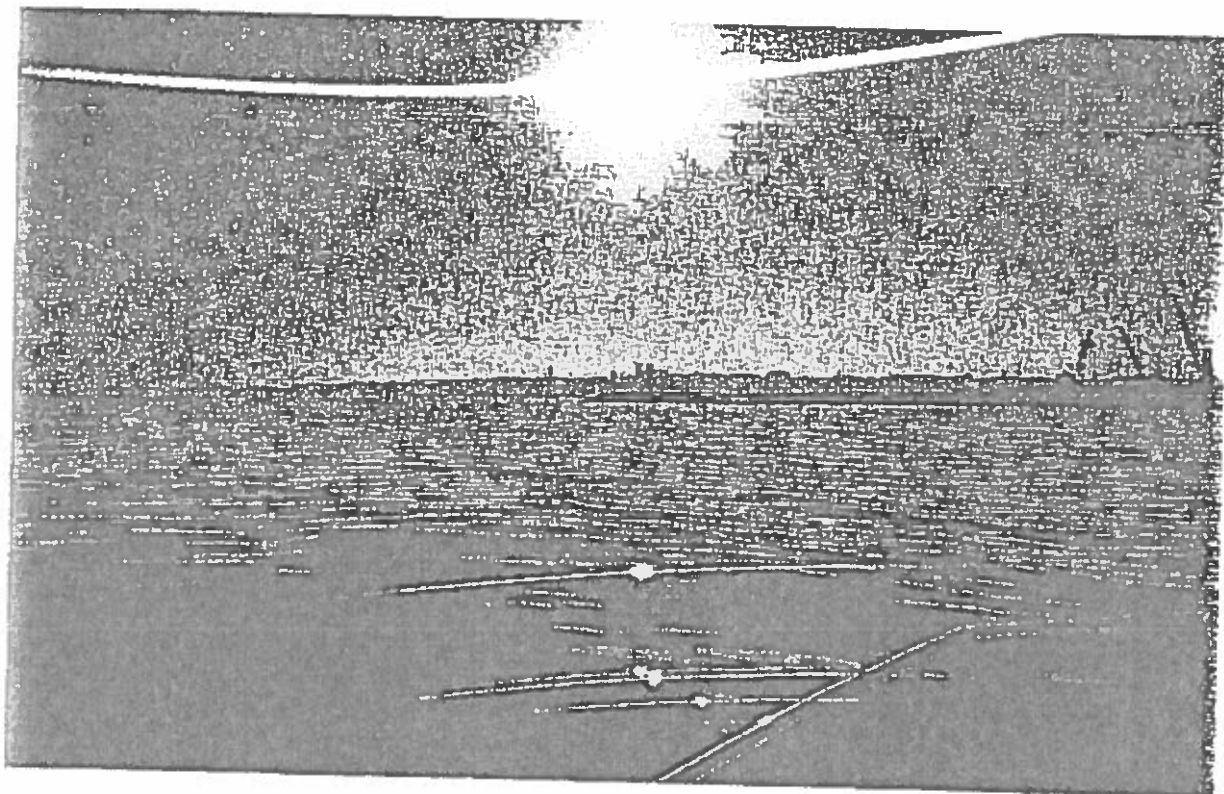


Foto n. 5

TESTATA MOLO SOPRAFLUTTO

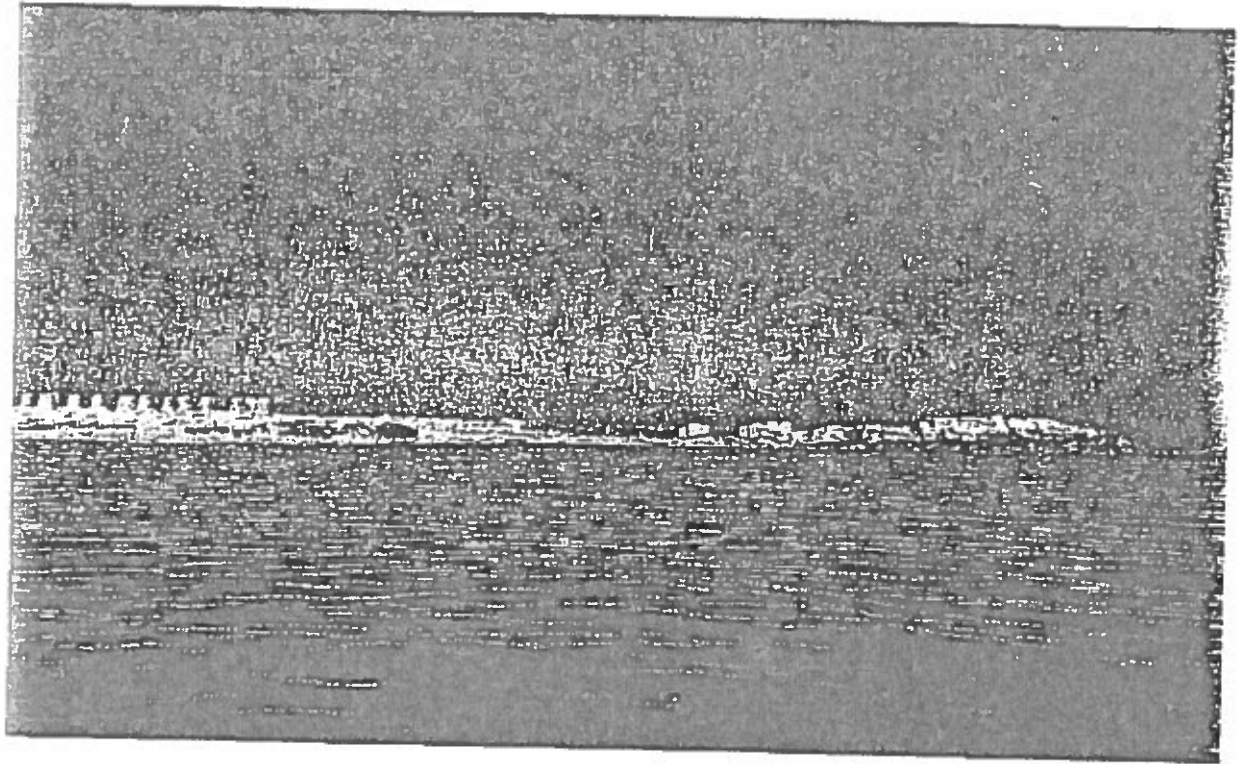


Foto n. 6

FANALI INGRESSO PORTUALE

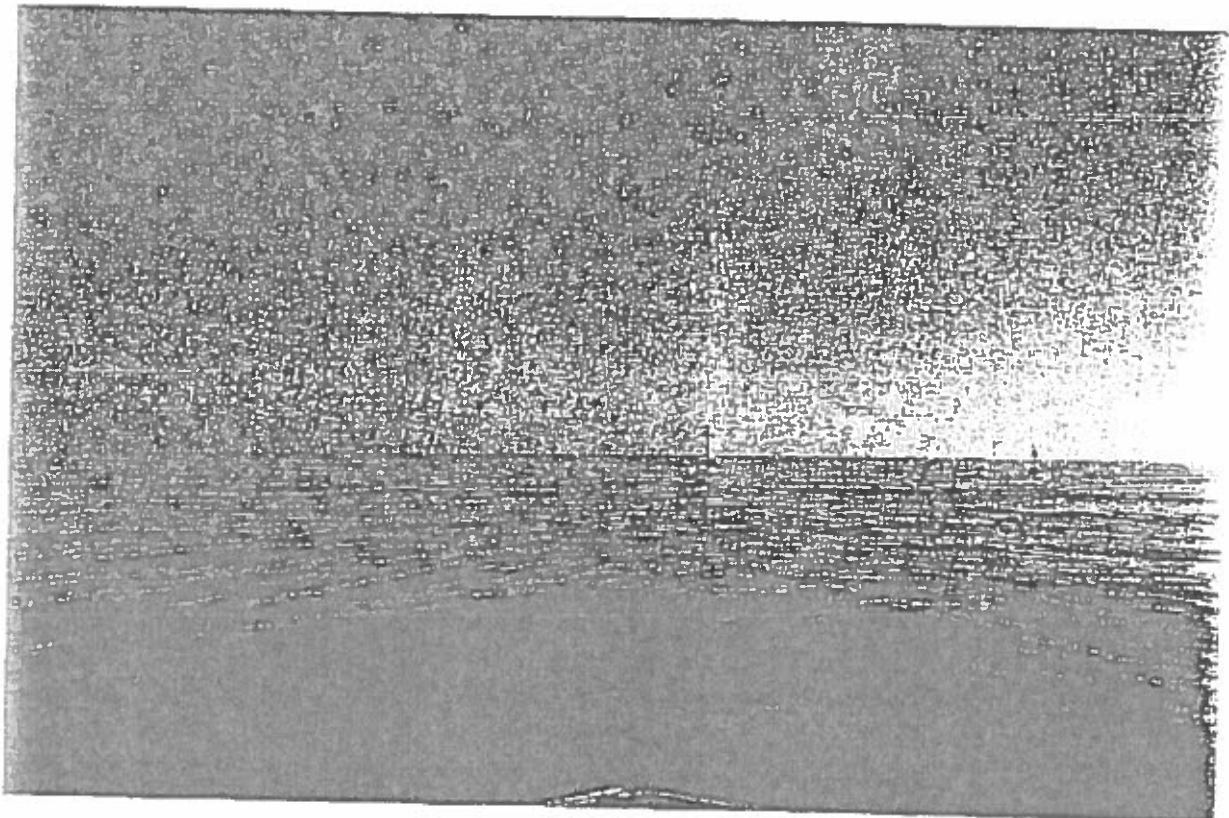


Foto n. 7



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>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.</u>
(BOA – 04)	Coordinate: Lat. 41° 12' 52.8947" N Long. 016° 35' 38.7212" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u>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)</u>
(BOA – 05)	Coordinate: Lat. 41° 12' 50.3639" N Long. 016° 35' 38.0011" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u>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)</u>

- Al fine di segnalare il pennello sperone sono state posizionate due boe provvisorie 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, lì 26.02.2014

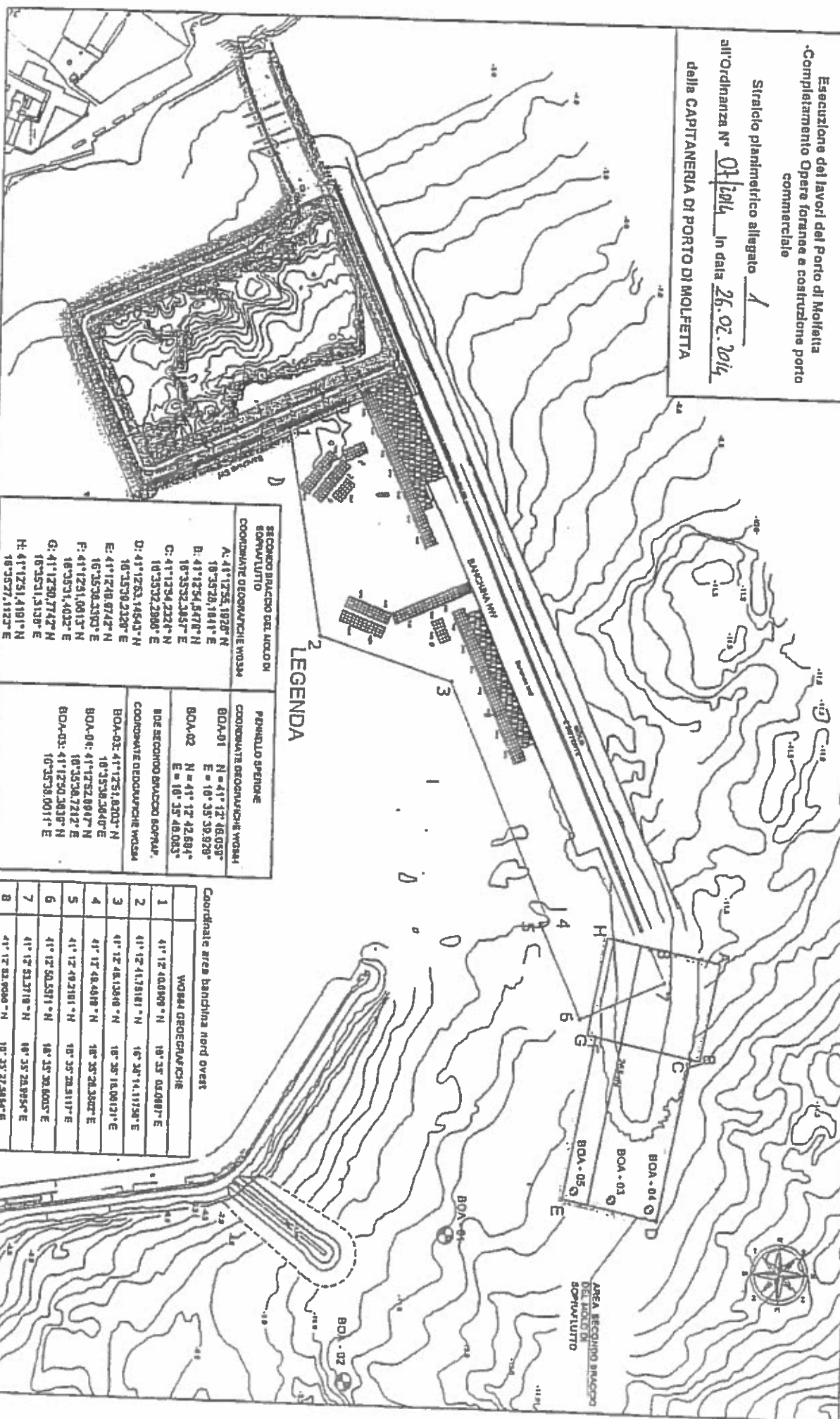
IL COMANDANTE
C.F.(CP) Alessandro DUCCI



PORTO DI MOLFETTA

Esecuzione dei lavori del Porto di Molfetta
Completamento Opere formose e costruzione porto
commerciale

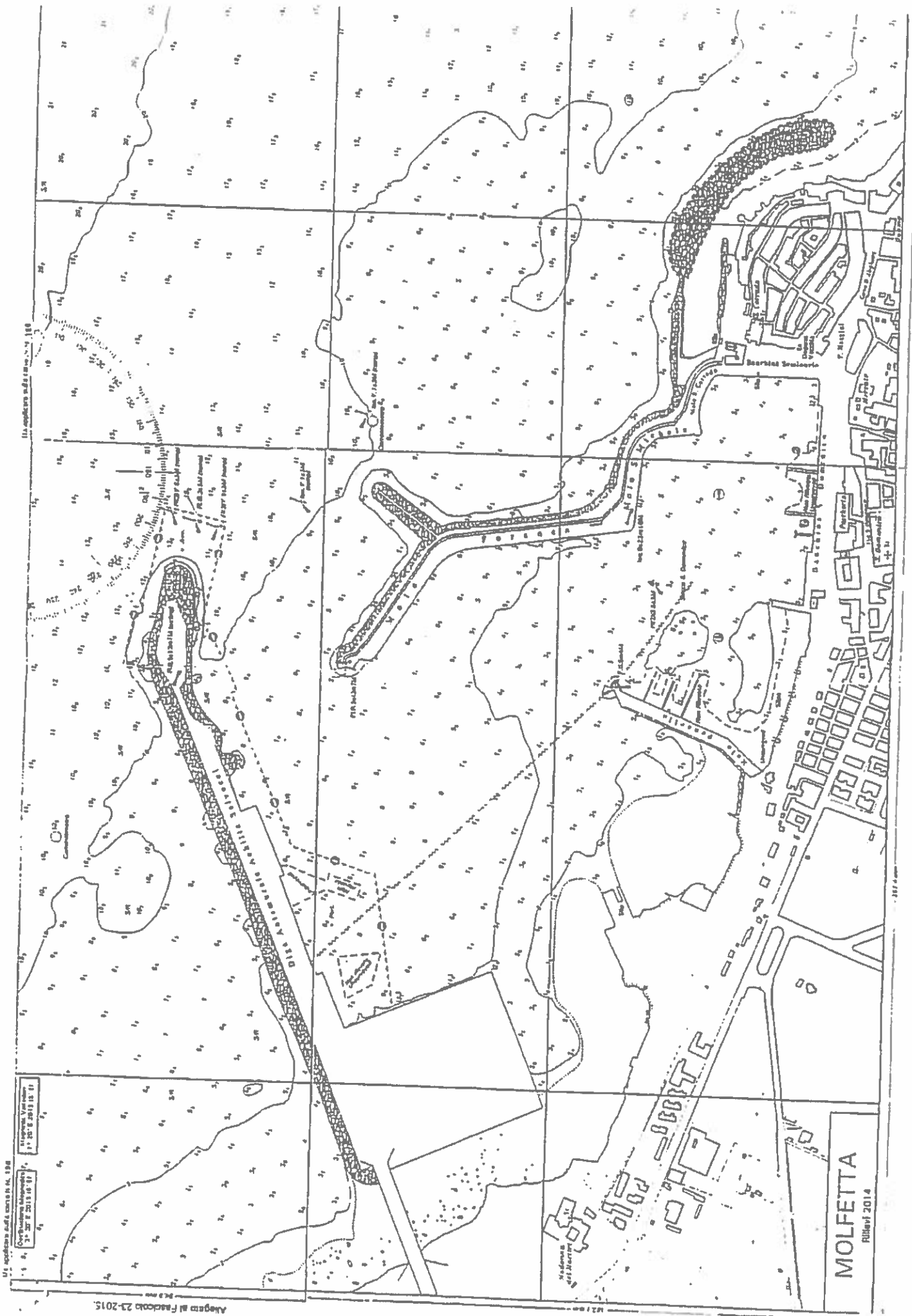
Siracelo planimetrico allegato 1
all'Ordinanza N° 01/04 in data 26.02.2014
della CAPITANERIA DI PORTO DI MOLFETTA



LEGENDA

SECONDO BRACCIO DEL MOTO DI SORFALUITO	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84
A: 41°12'55.1928" N	BOA-01 N = 41°12'16.058"	BOA-01 N = 41°12'16.058"
B: 41°12'54.8478" N	E = 10°35'59.528"	E = 10°35'59.528"
C: 41°12'54.2334" N	BOA-02 N = 41°12'42.584"	N = 41°12'42.584"
D: 41°12'53.1454" N	E = 10°35'48.085"	E = 10°35'48.085"
E: 41°12'48.6742" N	BOA-03 N = 41°12'50.2037" N	N = 41°12'50.2037" N
F: 41°12'51.0013" N	E = 10°35'38.0011" E	E = 10°35'38.0011" E
G: 41°12'50.7142" N	BOA-04 N = 41°12'52.8947" N	N = 41°12'52.8947" N
H: 41°12'51.4191" N	E = 10°35'38.0011" E	E = 10°35'38.0011" E

Coordinate area banchina nord ovest	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84
1	41°12'40.809" N 10°35'05.087" E
2	41°12'41.3518" N 10°35'14.1134" E
3	41°12'48.1361" N 10°35'18.0612" E
4	41°12'48.4918" N 10°35'28.3507" E
5	41°12'48.2181" N 10°35'28.5117" E
6	41°12'50.5911" N 10°35'30.6035" E
7	41°12'51.3718" N 10°35'32.8954" E
8	41°12'52.0000" N 10°35'37.5854" E



Attrezzatura al Fascicolo 23-2015.

Attrezzatura al Fascicolo 23-2015

Attrezzatura al Fascicolo 23-2015

Attrezzatura al Fascicolo 23-2015

Attrezzatura al Fascicolo 23-2015

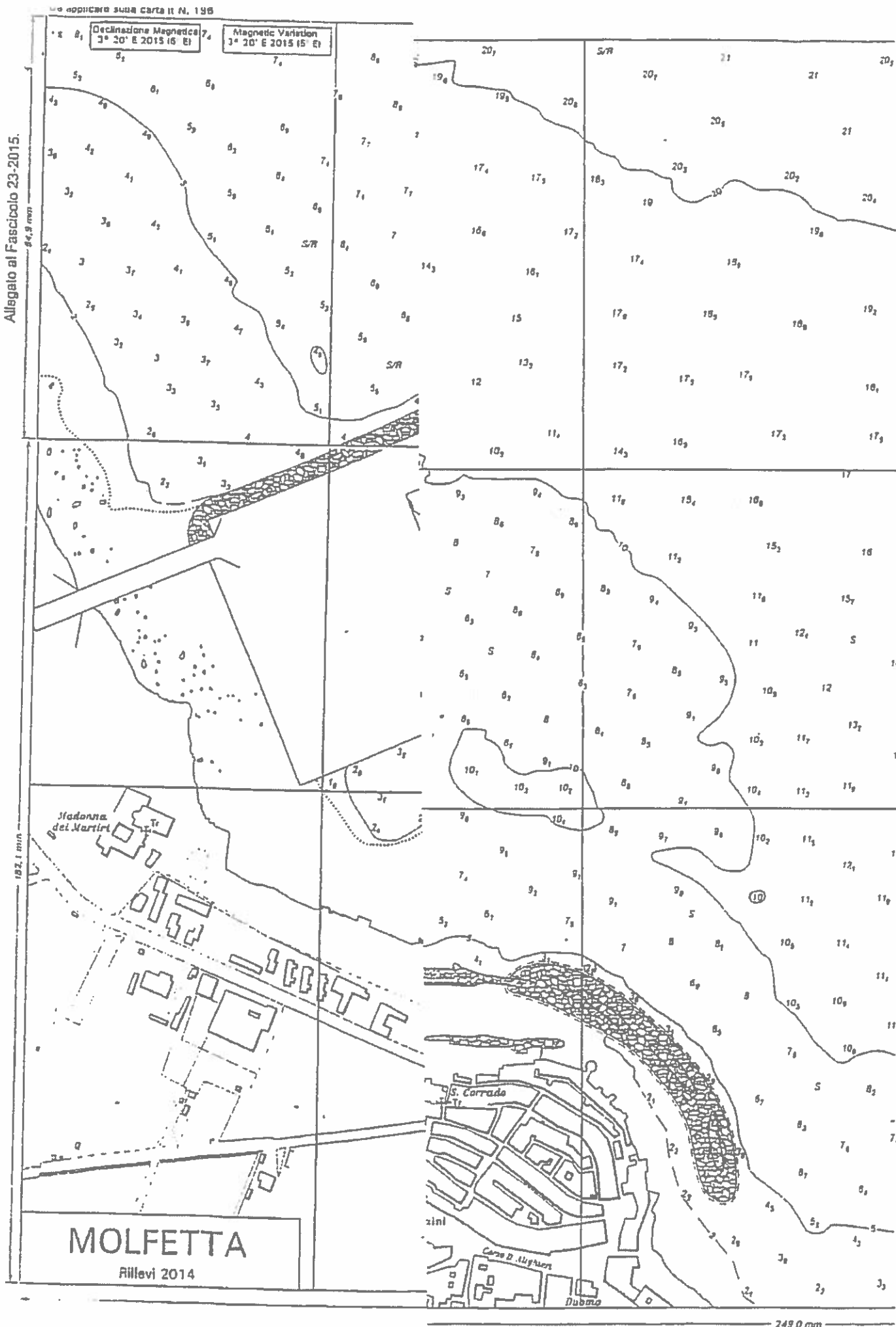
Da applicare sulla carta it. N. 195

Declinazione Magnetica
3° 20' E 2015 15' E

Magnetic Variation
3° 20' E 2015 15' E

Allegato al Fascicolo 23-2015.

Allegato al Fascicolo 23-2015.



249.0 mm



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 sottacersi 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.

Vieppiù 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).

Pertanto, 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

rioto 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 ceto 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. omnicomprendente 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

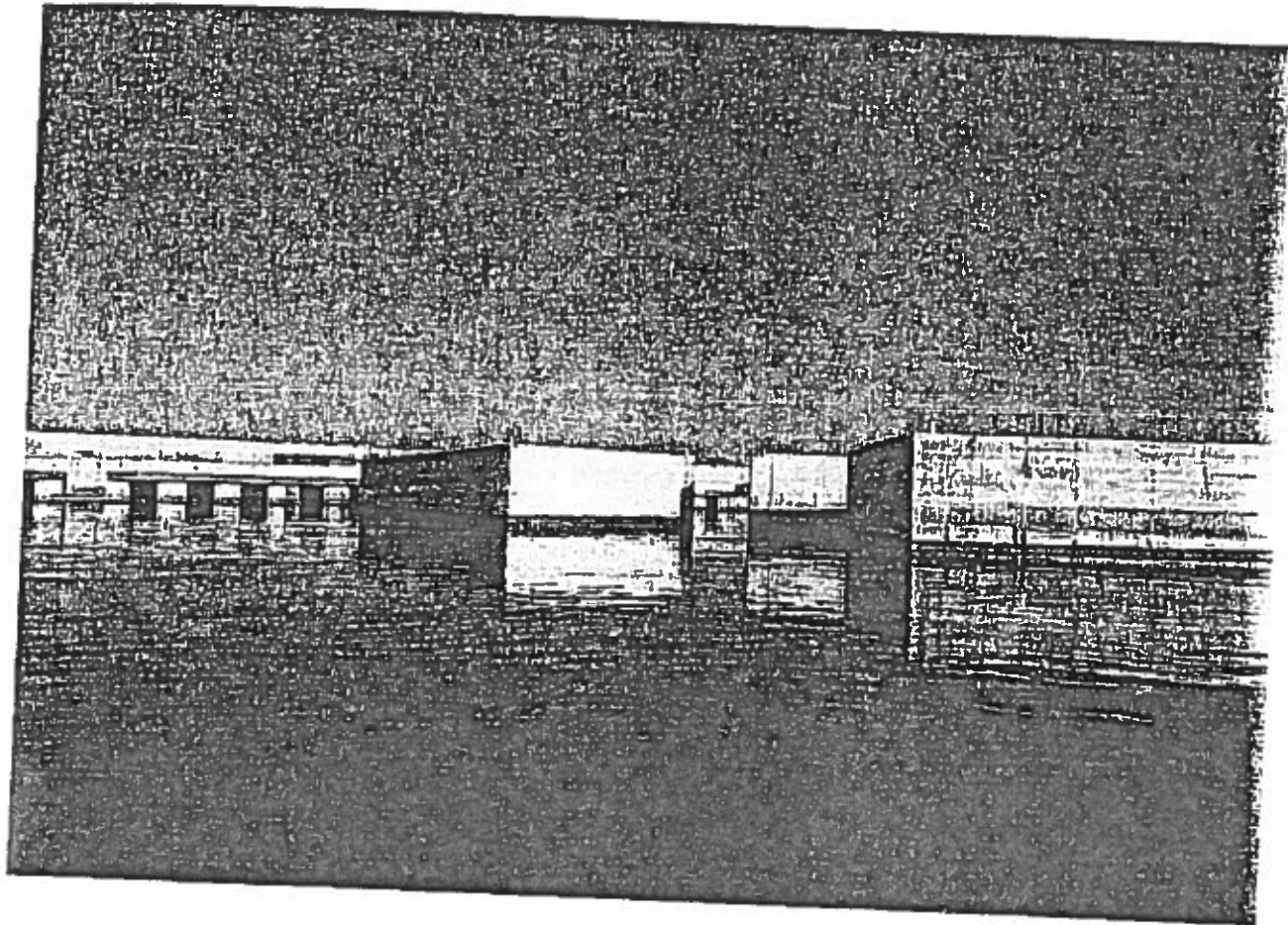


Foto n. 1

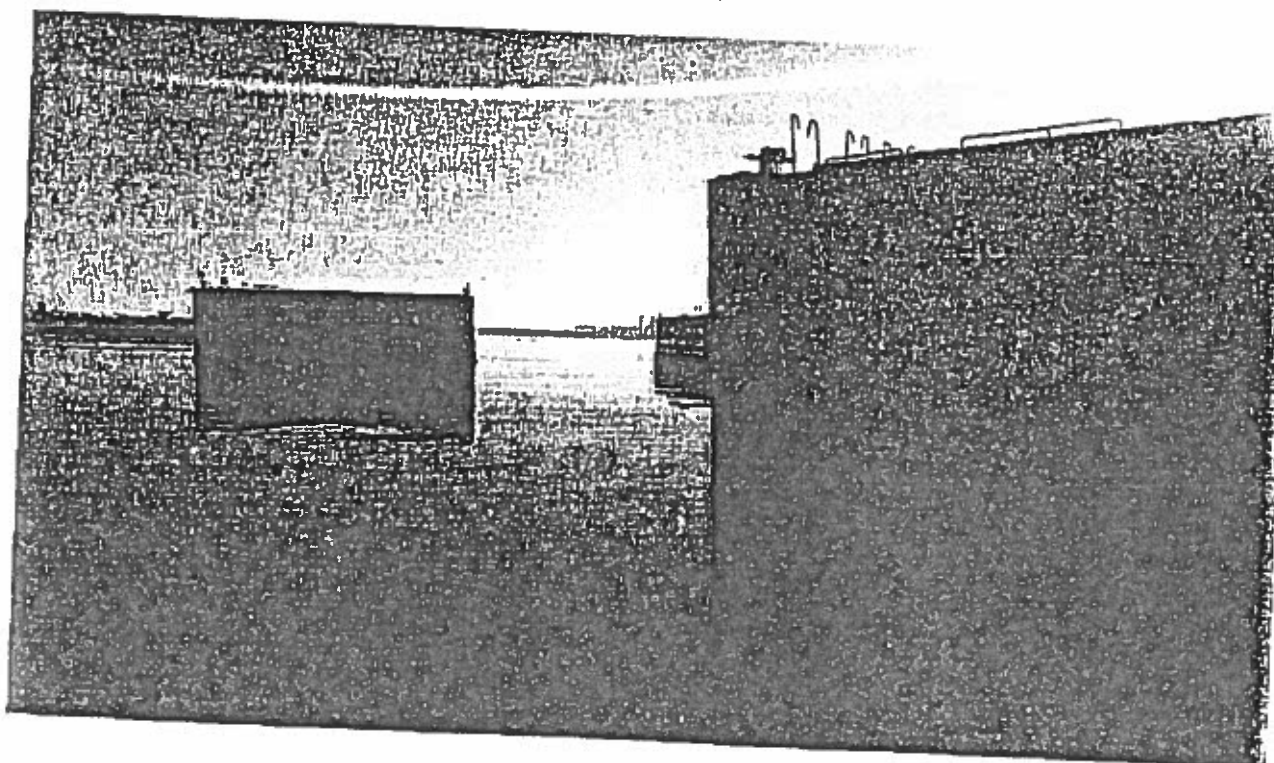


Foto n. 2

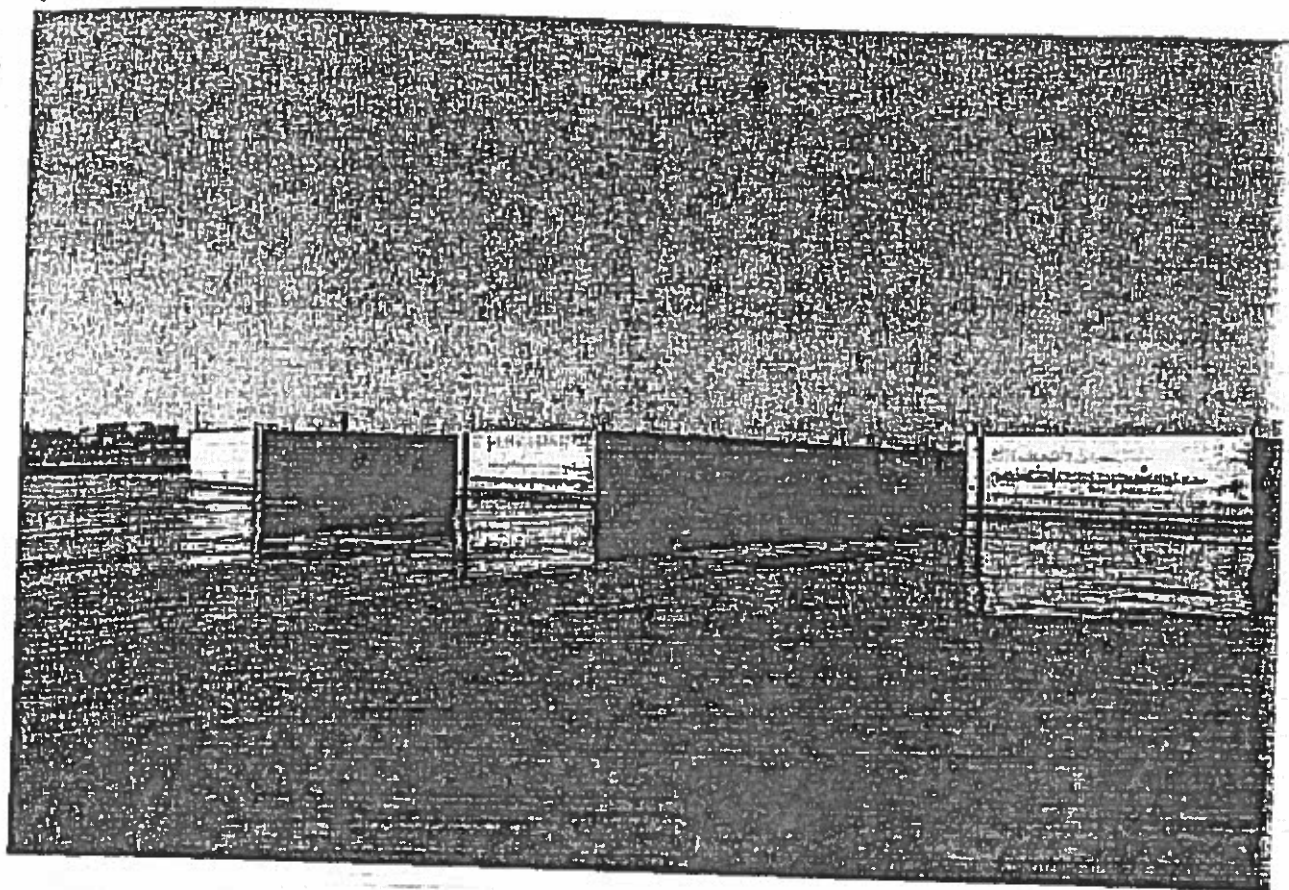


Foto n. 3

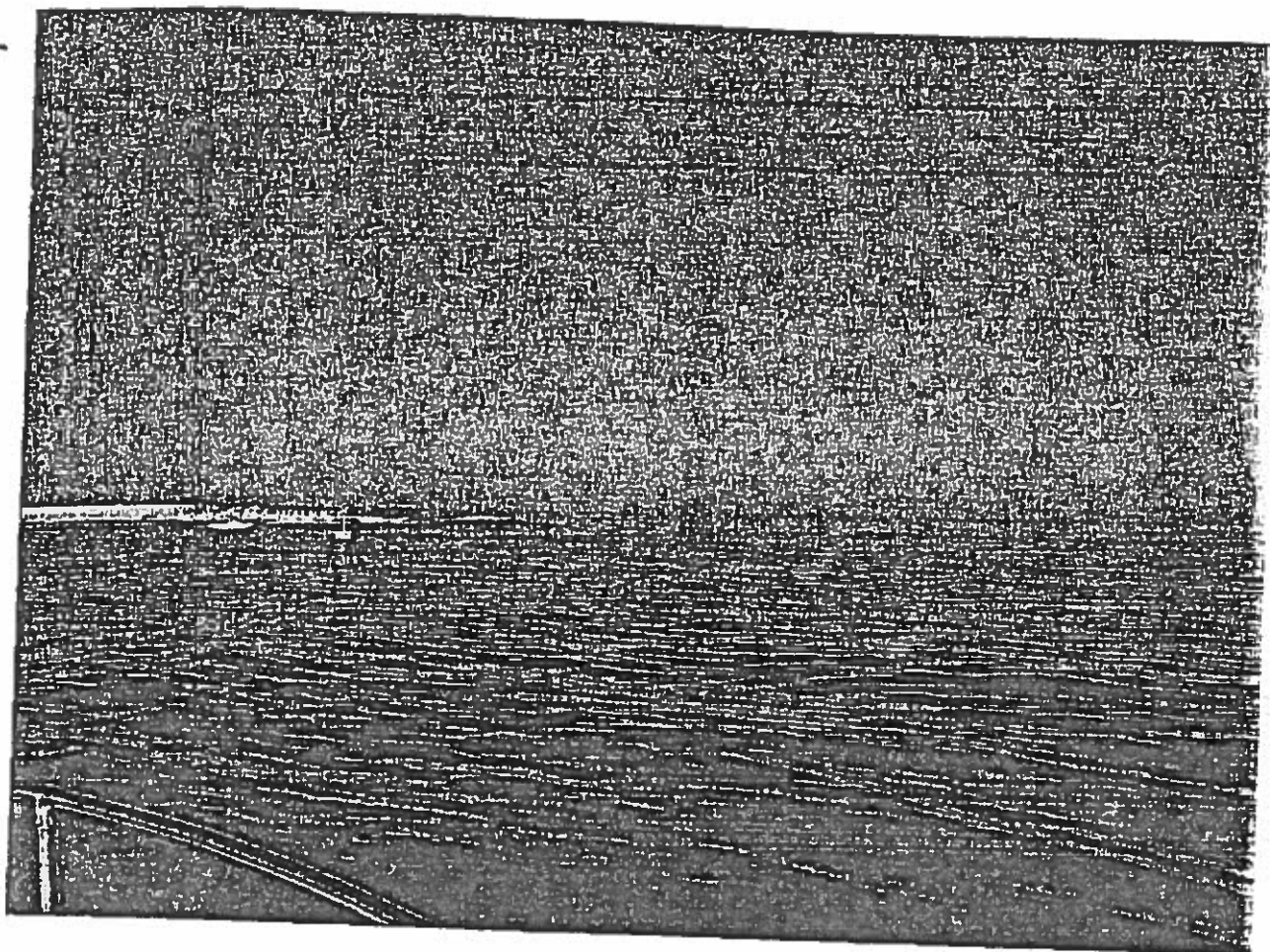


Foto n. 4

INGRESSO PORTUALE - MOLO SPERONE

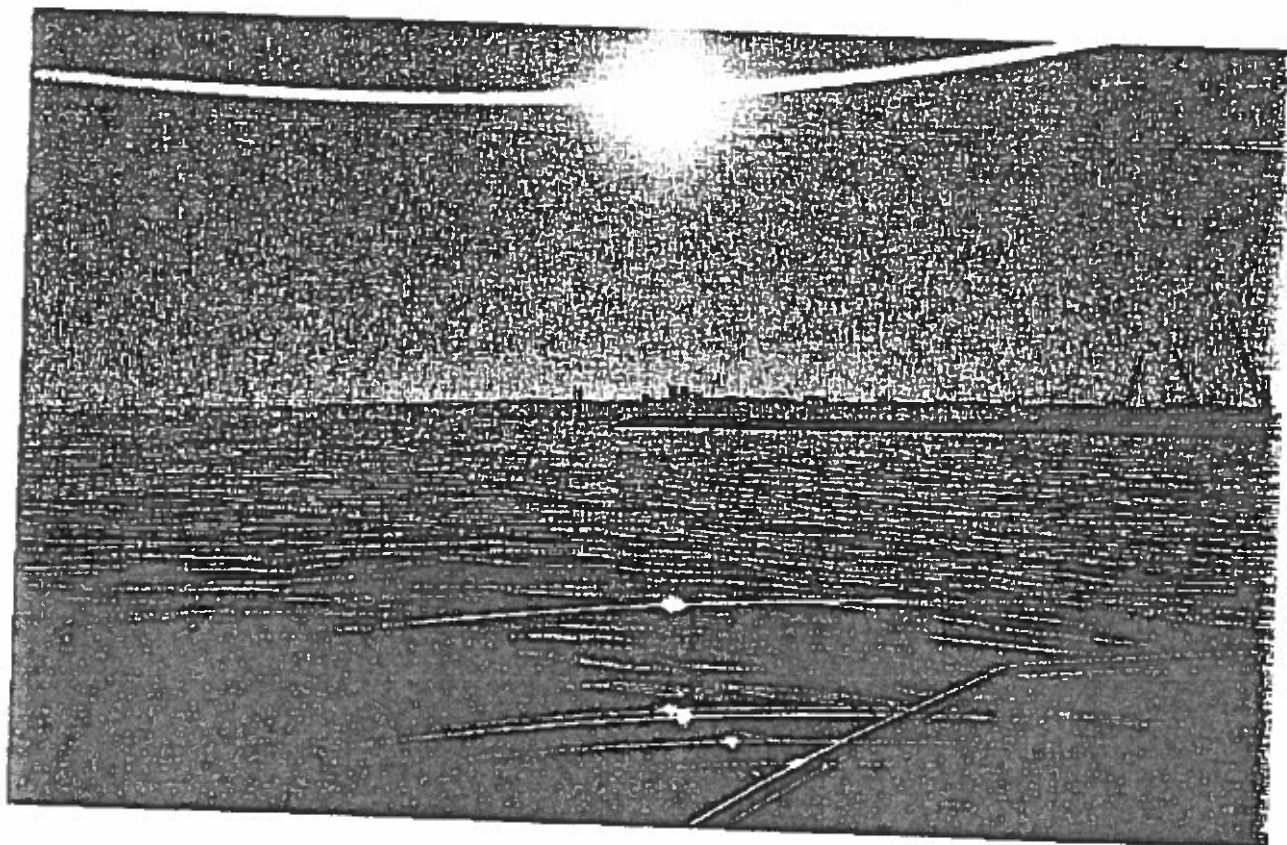


Foto n. 5

TESTATA MOLO SOPRAFLUTTO

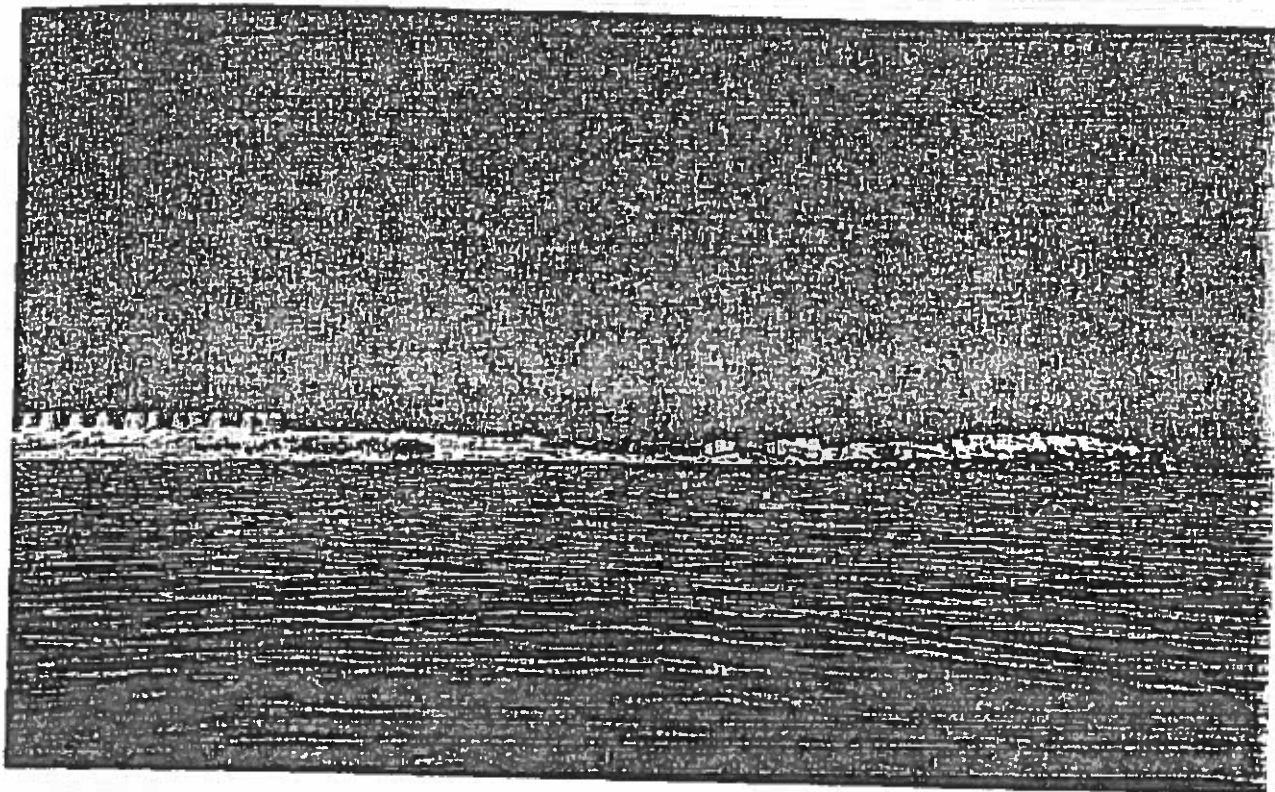


Foto n. 6

FANALI INGRESSO PORTUALE

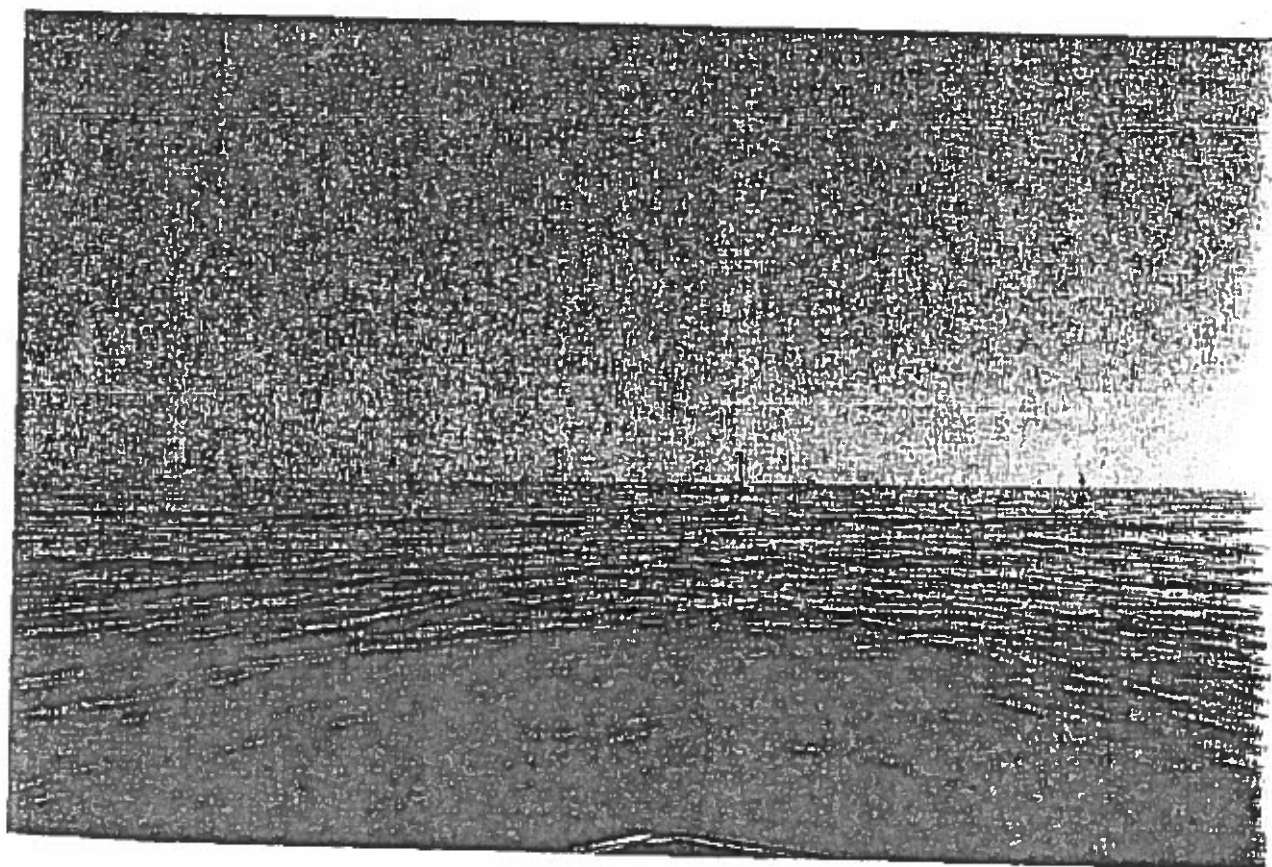


Foto n. 7



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>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.</u>
(BOA – 04)	Coordinate: Lat. 41° 12' 52.8947" N Long. 016° 35' 38.7212" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u>lampi gialli di 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)</u>
(BOA – 05)	Coordinate: Lat. 41° 12' 50.3639" N Long. 016° 35' 38.0011" E	Segnalamento luminoso di colore giallo	caratteristiche luminose: <u>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)</u>

- Al fine di segnalare il pennello sperone sono state posizionate due boe provvisorie 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, 11 26.02.2014

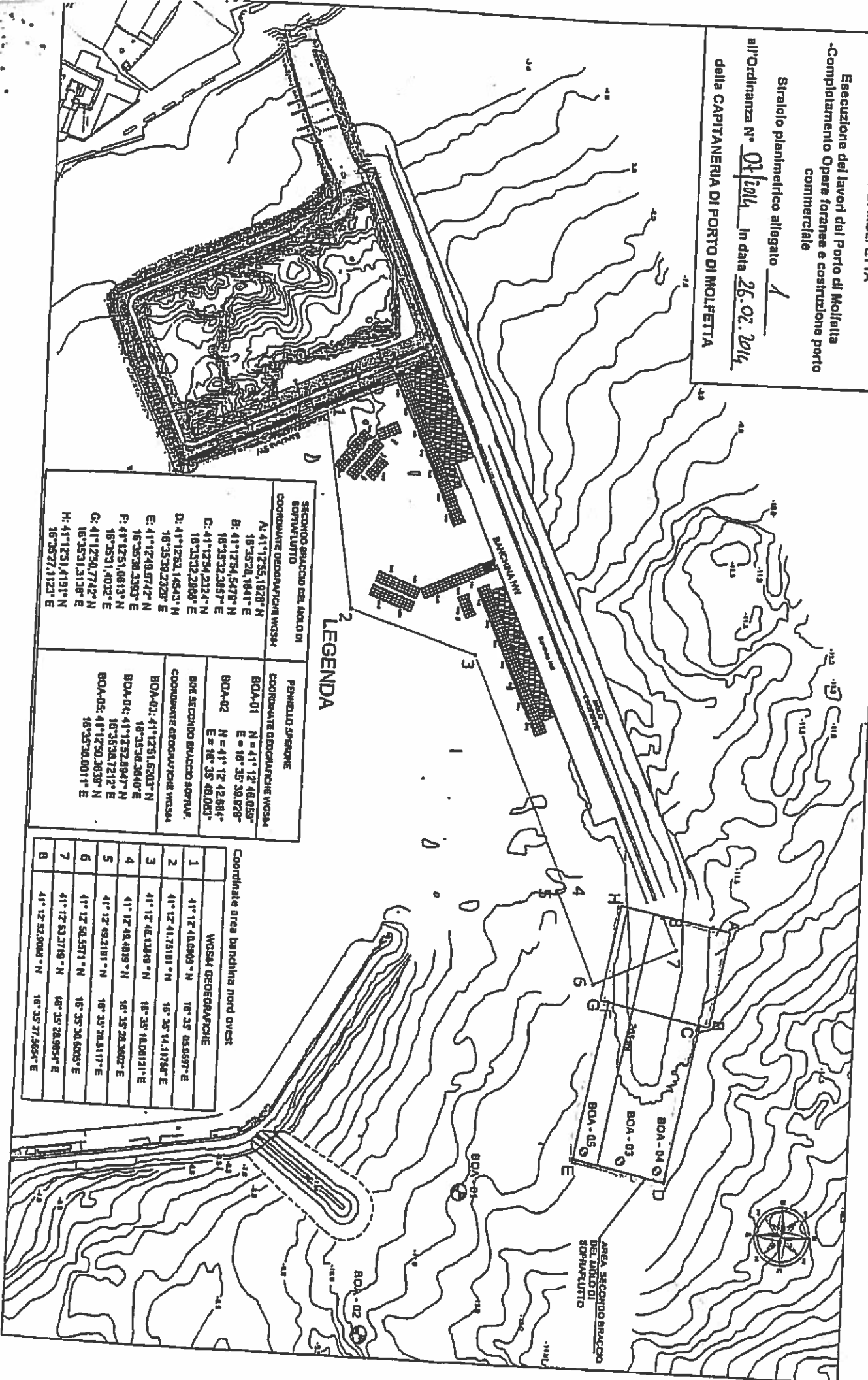
IL COMANDANTE
C.F.(CP) Alessandro DUCCI



PORTO DI MOLFETTA

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

Stralcio planimetrico allegato 1
all'Ordinanza N° 01/2014 in data 26.02.2014
della CAPITANERIA DI PORTO DI MOLFETTA

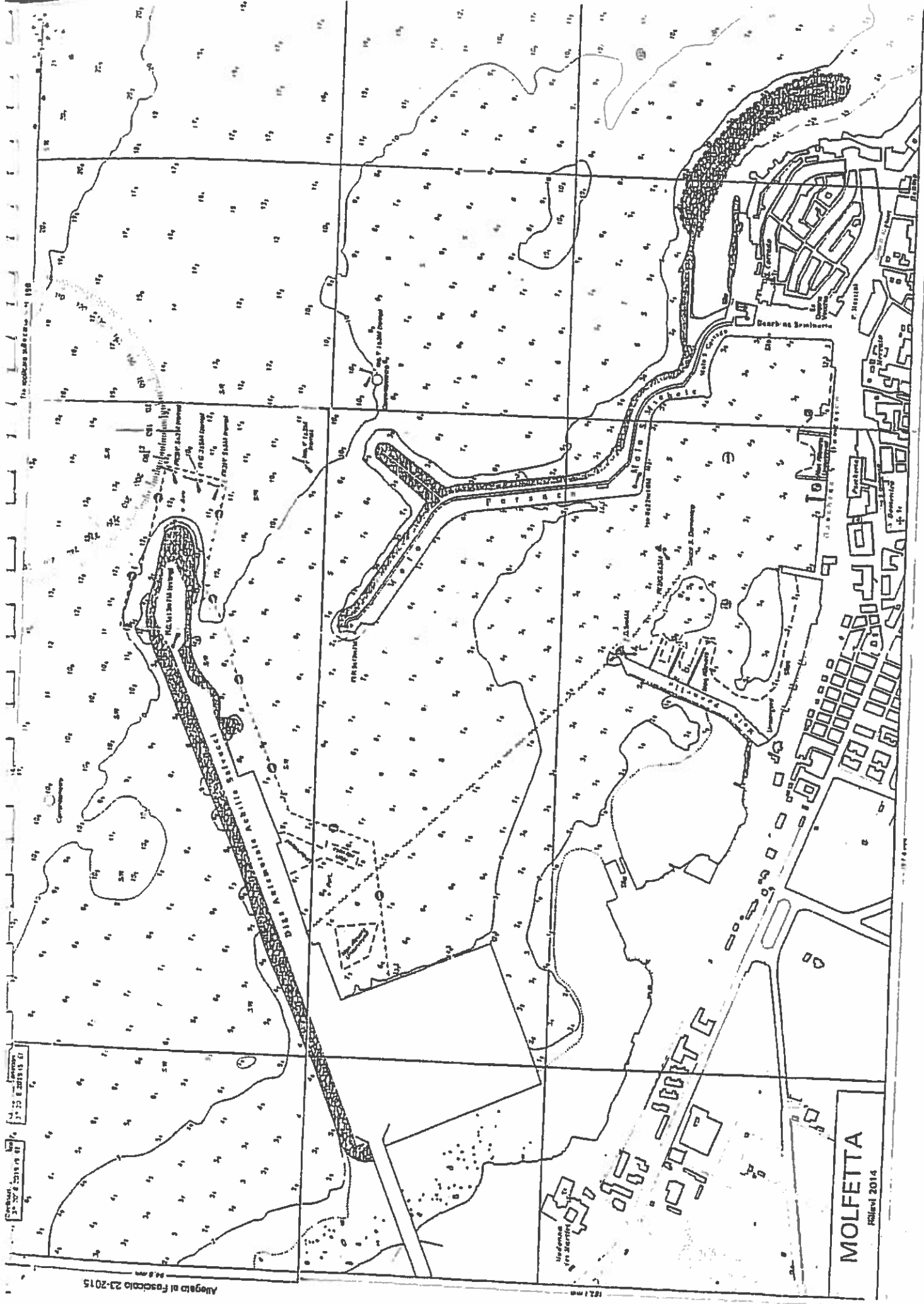


LEGENDA

SECONDO BRACCIO DEL MULO DI SOPRAVLUITO	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84	PERIPELLO SPERONE	COORDINATE GEOGRAFICHE WGS84
A: 41°12'35,1928" N	16°35'28,1941" E	BOA-01	N = 41° 12' 48,053" E = 16° 35' 38,828"
B: 41°12'34,5478" N	16°35'32,3857" E	BOA-02	N = 41° 12' 42,884" E = 16° 35' 48,053"
C: 41°12'34,2324" N	16°35'32,2888" E		
D: 41°12'32,14543" N	16°35'38,2228" E		
E: 41°12'48,8742" N	16°35'38,3393" E		
F: 41°12'51,0813" N	16°35'31,4032" E		
G: 41°12'50,7742" N	16°35'31,1318" E		
H: 41°12'51,4191" N	16°35'27,1123" E		

Coordinate area banchina nord ovest	
1	WGS84 GEOGRAFICHE
1	41° 12' 40,000" N 16° 35' 03,057" E
2	41° 12' 41,7318" N 16° 35' 14,1175" E
3	41° 12' 46,1248" N 16° 35' 18,0012" E
4	41° 12' 48,4819" N 16° 35' 22,3802" E
5	41° 12' 49,2191" N 16° 35' 28,5117" E
6	41° 12' 50,5971" N 16° 35' 30,0003" E
7	41° 12' 52,3718" N 16° 35' 32,9854" E
8	41° 12' 52,0004" N 16° 35' 27,5854" E

AREA SECONDO BRACCIO
DEL MULO DI
SOPRAVLUITO



Carta
1:50,000
1980

MOLFETTA
Rolleri 2014

Allegato al Fascicolo 23-2015

Allegato al Fascicolo 23-2015

MOLFETTA

Relievi 2014

