



ORDINANZA n° del 2024

**OGGETTO: LIMITAZIONI ALL'UTILIZZO DELL'IMPALCATO A GIORNO - LATO PONENTE DEL MOLO SAN CATALDO (SETTORI A E B)**

## **IL PRESIDENTE**

### **e COMMISSARIO STRAORDINARIO delle OPERE**

Su proposta dell'ing. Domenico Daraio, Dirigente della Direzione Engineering dell'Ente

Sentito il sig. Giuseppe Lecce, Dirigente della Direzione Operativo, Sicurezza dell'Ente

#### **Si premette che**

L'originario molo San Cataldo in aderenza al Piano regolatore portuale del 1967 ed alla sua variante generale del 1980 è stato oggetto di allargamento dei piazzali e relative banchine, attuato in più fasi.

La prima fase è stata attuata nel 1970, banchinando la calata<sup>2</sup> (tra il molo San Cataldo ed il 2° sporgente Italsider) come anche un tratto di banchina di ponente per circa 125 m con piazzale a terrapieno.

La seconda fase (1980) della ristrutturazione ha interessato il completamento del banchinamento di ponente con impalcato a giorno in c.a.p. formato da moduli 10x10 m appoggiati su pali trivellati di grande diametro ( $\phi 1420$ , maglia 10x10 m).

Il lungo tempo di esercizio trascorso, l'aggressivo ambiente marino, la scarsa qualità dei calcestruzzi utilizzati nonché i ridotti copriferrì hanno contribuito ad accelerare il processo di degrado strutturale degli elementi in c.a.p..

A tal fine l'AdSP MI ha programmato i lavori di rifacimento dell'impalcato a giorno in due fasi:

- la prima fase ha interessato la testata dell'impalcato per circa 8000 mq (settori C e D nell'allegato planimetrico) i cui lavori eseguiti sono stati certificati dal collaudatore statico prof. ing. Giuseppe Marano in data 8/12/2020,
- la seconda fase interessa la parte centrale dell'impalcato di ponente per circa 12000 mq (settori A e B nell'allegato planimetrico) i cui lavori sono oggi in fase di progettazione con le contestuali indagini, saggi e prove utili allo scopo.

Per tale ultima parte di impalcato è da tempo attivo il monitoraggio dell'avanzamento del degrado nel tempo a garanzia di maggiore sicurezza per il suo utilizzo, ancorché con sovraccarichi ridotti.

In particolare, sulla scorta delle risultanze del monitoraggio effettuato:

- con Ordinanza n 14 del 04.05.2021 sono state emanate norme di regolamentazione dell'utilizzo dell'impalcato in oggetto con limitazione del carico di esercizio fino ad un massimo, uniformemente distribuito, di 1,25 t/mq o carichi concentrati che inducono nelle strutture sollecitazioni equivalenti, da accertarsi a cura dell'Operatore,
- con Ordinanza n 24 del 13.09.2022 sono state emanate le norme aggiornate di regolamentazione dell'utilizzo dell'impalcato per limitare ulteriormente le sollecitazioni sulla struttura.
- con Ordinanza n 9 del 16.04.2024 sono state emanate ulteriori prescrizioni per la limitazione d'uso al solo transito di autobus destinati all'attività crocieristica/passeggeri.

#### **Considerato che**

L'ultimo report di monitoraggio del del 04/10/2024 ha riportato l'evoluzione del degrado strutturale rilevato mediante ispezioni a vista quali il deterioramento del copriferro, l'ossidazione delle barre di armatura, la corrosione di alcuni cavi di precompressione.

Lo stato di degrado risulta particolarmente avanzato in corrispondenza di alcuni degli elementi strutturali ispezionati (travi di bordo, nervature diagonali e laterali) così come dettagliati nel citato report.

In relazione a quanto rilevato, il professionista ha pertanto raccomandato una più severa limitazione dell'utilizzo dell'impalcato mediante la riduzione ulteriore dei carichi di esercizio, nonché l'assoggettamento a norme di utilizzo logistico-operative, in grado di limitare i suddetti carichi, urti e vibrazioni.

Al fine dell'aggiornamento dello stato di degrado, il Professionista con nota in data 17.10.2024 (prot. AdSP n. 27454 del 18.10.2024) ha raccomandato, altresì, di monitorare l'impalcato mediante ispezioni visive e rilevazioni topografiche frequenti della zona di estradosso.

Più in particolare è stata condivisa la necessità di interdire sull'impalcato operazioni portuali quali carico/scarico merci, imbarco/sbarco passeggeri e relativi apprestamenti quali mezzi meccanici, terminal bus e quant'altro possa aumentare le sollecitazioni mentre si ritengono consentite il passaggio dei mezzi di vigilanza e soccorso nonché il transito pedonale ordinato lungo percorsi prestabiliti.

### **Considerato altresì che**

L'attuale stato di degrado strutturale dell'impalcato di cui ai settori A e B, documentato dall'ultimo report del 04/10/2024 (AdSP n. 25644 in data 07/10/2024) a cui si rimanda, al pari di quanto già fatto con l'impalcato di Testata, conferma la impellente necessità di demolizione e ricostruzione dello stesso.

Nelle more dell'esecuzione di tali lavori necessita interdire le operazioni portuali quali carico/scarico merci, imbarco/sbarco passeggeri ed attività correlate.

Sono consentiti:

- il transito pedonale ordinato anche crocieristico lungo percorsi attrezzati, sicuri e prestabiliti, il transito di mezzi di soccorso, di vigilanza e del servizio di ormeggio,
- l'esecuzione di indagini, prove e campionamenti per lo sviluppo della progettazione necessaria per l'appalto dei lavori di rifacimento dell'impalcato,
- l'ormeggio di navi in banchina in quanto in grado di trasmettere solo carichi orizzontali ripartiti sulle solette.

### **Letto ed applicato**

l'art. 6, co. 4 lett. a) della legge 84/94 e s.m.i. sul potere di regolamentazione e di ordinanza in riferimento alla sicurezza nell'ambito del porto.

**Visto** il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 14 in data 14.01.2021 di nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale di Taranto.

**Visto** il DPCM del 17.2.2012 di nomina del presidente prof. avv. Sergio Prete quale Commissario straordinario per le opere e lavori relativi al porto di Taranto.

## **ORDINA**

1. Per la banchina e la retrostante area a piazzale (settori A e B) da progressiva 125 m a progressiva 270 m, nelle more dell'esecuzione dei lavori di rifacimento dell'impalcato, sono interdette le operazioni portuali quali carico/scarico merci, imbarco/sbarco passeggeri ed attività correlate.
2. Sono consentiti:
  - il transito pedonale ordinato anche crocieristico lungo percorsi attrezzati, sicuri e prestabiliti, il transito di mezzi di soccorso, di vigilanza e del servizio di ormeggio,

- l'esecuzione di indagini, prove e campionamenti per lo sviluppo della progettazione necessaria per l'appalto dei lavori di rifacimento dell'impalcato,
  - l'ormeggio di navi in banchina in quanto in grado di trasmettere solo carichi orizzontali ripartiti sulle solette.
3. Le aree interessate da regolamentazione saranno identificate con l'integrazione della segnaletica orizzontale e verticale e cartelli monitori.
  4. Il transito di mezzi di soccorso, di vigilanza e del servizio di ormeggio, dovrà avvenire con la massima accortezza evitando urti e vibrazioni che possano arrecare pregiudizio alle strutture dell'impalcato.
  5. La velocità di circolazione dei veicoli non sarà superiore a 30 km/h.
  6. La prosecuzione delle attività di monitoraggio delle strutture dell'impalcato al fine di rilevarne l'evoluzione del degrado, utile per l'aggiornamento dei contingenti provvedimenti ed in particolare:
    - una ispezione visiva intradossale con frequenza quadrimestrale,
    - il monitoraggio topografico estradossale con frequenza bimestrale.
  7. Resta consentito, senza limitazioni, l'utilizzo dell'impalcato di testata ricostruito (settori C e D) da progressiva 273.0 a progressiva 335,0 m come anche l'utilizzo della banchina con terrapieno in radice da progressiva 0.0 a progressiva 125.0 m;
  8. La presente Ordinanza sostituisce ed annulla le precedenti nn. 14/2021, 24/2022 e 9/2024 emesse sul tema da questo Ente.
  9. Le disposizioni di cui alla presente Ordinanza saranno adeguate in funzione delle risultanze del monitoraggio periodico programmato e/o di necessità operative di interesse pubblico.

-----  
*È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservare e far osservare le disposizioni contenute nella presente ordinanza; i contravventori, salvo che il fatto non costituisca diversa fattispecie di illecito penale o amministrativo, saranno perseguiti, secondo i casi ai sensi del Codice della Strada o ai sensi dell'art.1174 del cod. nav. Ai fini della idonea diffusione la presente ordinanza sarà affissa all'Albo della Autorità di sistema portuale e pubblicata sul sito web istituzionale.*

*Copia della presente ordinanza sarà inoltre trasmessa alla Capitaneria di porto, alla Polizia di frontiera ed alla Guardia di Finanza, ed al Servizio Demanio/Operativo dell'Ente ai fini di una più ampia e completa informazione, vigilanza e controllo.*

Il Dirigente della Direzione Engineering

**Ing. Domenico DARAIO**

*(documento firmato digitalmente)*

Il PRESIDENTE

e Commissario Straordinario delle Opere

**Prof. Avv. Sergio PRETE**

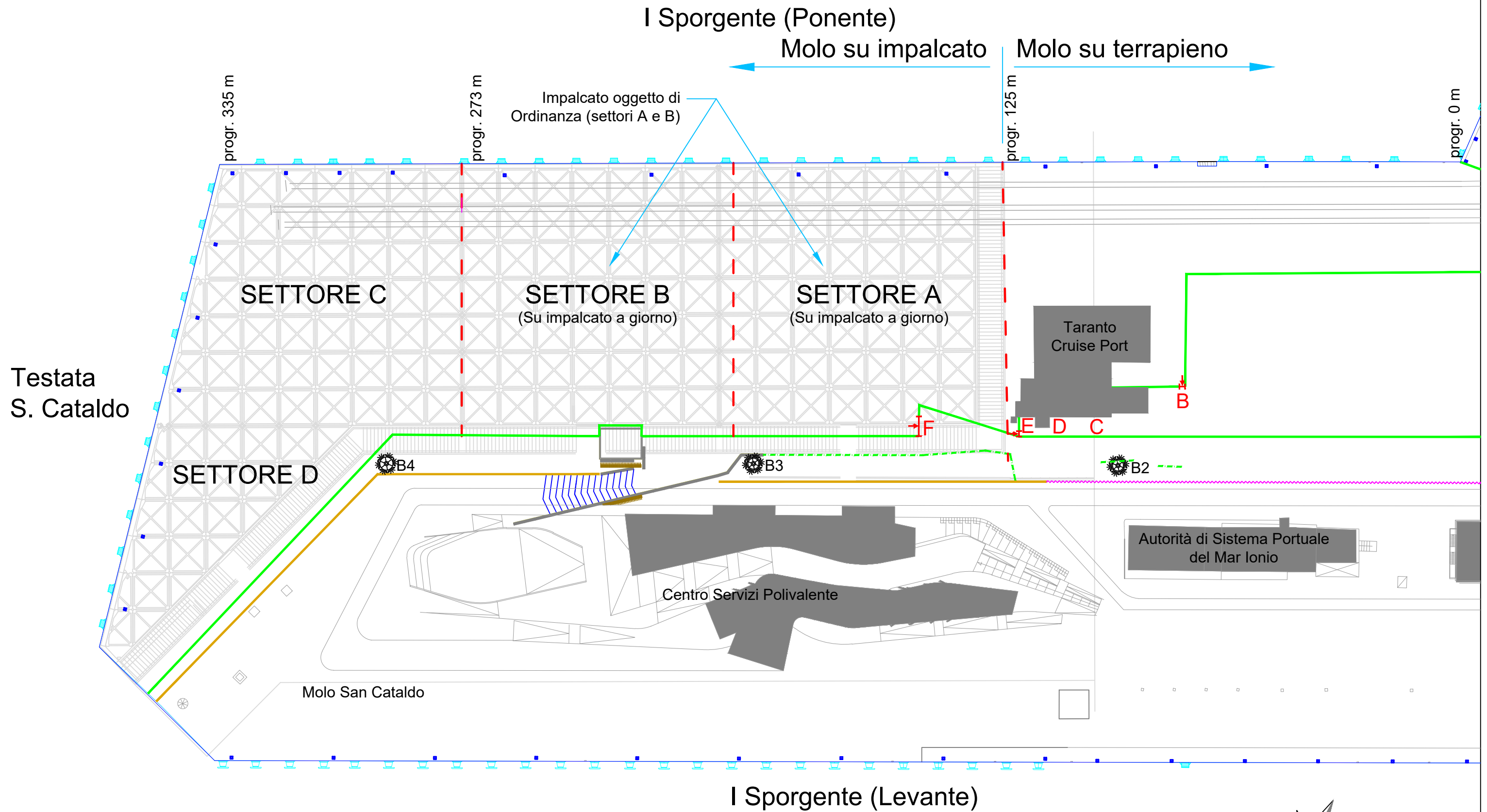
*(documento firmato digitalmente)*

#### **Allegati:**

Planimetria del molo con Indicazione  
dei settori di Aree A, B, C e D

# MOLO SAN CATALDO

## ALLEGATO AD ORDINANZA PER LE LIMITAZIONI DI UTILIZZO



### Legenda

- Torrefaro
- New Jersey con Orsogrill
- New Jersey
- Guard rail
- Muro paraonde
- Parabordi
- Bitte
- Recinzione di cantiere

