

1. Quali benefici economici e occupazionali porterà il porto alla Comunità locale?

- Nella realizzazione di tale progetto si possono evincere alcuni benefici economici e occupazionali tra cui:
 - l'individuazione di spazi operativi destinati ad imprenditorialità privata;
 - localizzazione di servizi di interesse generale all'interno dell'area portuale e nelle aree ad essa immediatamente prossime;
 - valorizzare congiuntamente le emergenze storico – monumentali e il waterfront portuale come continuità urbanistico-territoriale, mediante la riqualificazione delle aree portuali abbandonate e la realizzazione di aree all'aperto per il tempo libero, in grado di salvaguardare la presenza storico – monumentale del Santuario della Madonna dei Martiri, visto come "trait - d'union" tra l'ambito portuale e il sistema urbano;

2. Quale è l'obiettivo principale del progetto?

- l'obiettivo principale è quello di riqualificare un'area abbandonata e al miglioramento del grado di interazione / integrazione tra l'ambito portuale e il sistema urbano. Ovviamente la realizzazione degli stessi sono coerenti con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione vigenti e i risultati attesi nell'ambito del *Programma Azione e Coesione "Infrastrutture e reti" 2014-2020* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

3. Ci sono state consultazioni pubbliche con la comunità locale durante la progettazione?

- La strategia scelta per la scelta del contraente prevede appunto la formulazione del PFTE da parte del proponente, soggetto privato.
- La Procedura, ove esso possa essere nominato promotore prevederebbe la presentazione di apposito progetto esecutivo;

4. Quale profondità avranno i fondali e come influenzera il tipo di navi che possono attaccare?

- Al fine di incrementare la competitività del sistema portuale e consentire l'ingresso in sicurezza delle Navi adibite principalmente al trasporto merci, la navigabilità all'interno dello specchio acqueo, nonché l'ormeggio alle nuove banchine, nel presente progetto sono state previste attività di approfondimento dei fondali in corrispondenza di tre aree, in conformità con quanto indicato nel PRP:

Area W: situata in corrispondenza del canale di accesso al porto, con approfondimento del fondale a quota – 11,00 m dal l.m.m.;

Area K2: situata all'interno del bacino portuale in corrispondenza della zona di attracco delle navi alla banchina sud-est, con approfondimento del fondale a quota -7,00 m dal l.m.m.;

Scavo per imbasamento banchina sud-est: funzionale alla realizzazione del secondo braccio della banchina di riva

Lo scavo da effettuarsi per l'imbasamento della banchina sud-est, interessa una superficie pari a circa 19.605 mq, caratterizzata da fondali rocciosi ricoperti da uno strato sciolto per uno spessore pari a circa 2,00 m, con un volume complessivo di materiale da dragare pari a circa 17.000 mc, di cui 12.400 mc di sabbia e i restanti 4.600 mc di roccia;

5. Sono stati considerati materiali sostenibili per la realizzazione?

- Ad oggi il progetto ha ancora accezione di progetto di fattibilità, ai sensi del nuovo codice PFTE, non contiene informazioni di dettaglio sulle realizzazioni.

6. Sono previsti sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue delle imbarcazioni?

- Nel progetto di cui trattasi non sono presenti dotazioni fisse per il trattamento di acque di sentina per la loro purificazione e/o smaltimento secondo normativa.

7. Verranno installati sistemi per il recupero dell'olio e dei carburanti in caso di sversamenti accidentali?

- In relazione a quanto previsto dagli articoli 10, 11 e 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 e 2 del D.P.R. 27 maggio 1978, n. 504, a seguito dei successivi assetti normativi intervenuti il Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare (MiTE – DG PNM) è l'ente competente per l'organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti o dal pericolo di inquinamenti causati da incidenti marini e per la direzione delle attività di disinquinamento in mare durante l'emergenza;
- Quando l'inquinamento raggiunge la costa, le relative attività vengono gestite a livello territoriale e periferico dagli organi del servizio nazionale della protezione civile in base a quanto stabilito dal Piano DPC, che agiscono in stretta collaborazione con gli Enti coinvolti nell'emergenza a mare.
-
- Nella Piena funzionalità l'interso sistema Porto Commerciale sarà coordinato con strategie e servizi riferiti alle attività a tutela dell'ambiente contro gli inquinanti derivanti da idrocarburi e sostanze nocive, in stretta cooperazione con tutti gli enti coinvolti sul territorio.

8. Quali sono le fonti di finanziamento per la realizzazione della banchina?

- Le Fonti di Finanziamento per la realizzazione di tale progetto è finanziato per l'importo di €5.516.832,10 sui fondi del PAC 2014/2020 – Programma di Azione e Coesione “ Infrastrutture e Reti 2014/2020 – Asse B “ Recupero Waterfront”, ed € 6.483.167,90 mediante l'istituto del partenariato pubblico privato ex art. 174 e segg. D.Lgs. 36/2023 (project financing) il tutto per un totale di €12.000.000,00;

9. Si prevedono nuovi posti di lavoro? E se si, Quali saranno le principali figure coinvolte?

- Certo che sì. Saranno individuate nel quadro delle strategie di sviluppo economico e urbano, interventi specifici atti a riproporre spazi operativi all'imprenditorialità privata, in modo tale da incentivare eventuali partnership pubblico-privata;

10. Perché è importante? Quali sono i suoi obiettivi principali?

- l'obiettivo principale è quello di riqualificare un'area abbandonata e al miglioramento del grado di interazione / integrazione tra l'ambito portuale e il sistema urbano. Ovviamente la realizzazione degli stessi sono coerenti con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione vigenti e i risultati attesi nell'ambito del *Programma Azione e Coesione “Infrastrutture e reti” 2014-2020* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

11. Quali sono le specifiche attività previste e quali tempi sono previsti?

- Gli interventi presenti all'interno del progetto di fattibilità tecnica ed economica sono:
 - Il dragaggio del canale di accesso al porto (Area W) con il successivo reimpegno del materiale roccioso dragato per la realizzazione del nucleo della banchina sud-est;

- Il dragaggio di una porzione del bacino interno portuale, prospiciente la banchina sud-est (Area K2), con il successivo reimpegno del materiale roccioso dragato per la realizzazione del nucleo della banchina sud-est e del materiale sabbioso, presente nella parte superficiale dello stesso fondale, per il completamento del riempimento della vasca di colmata situata in adiacenza al lungomare Colonna;
- La realizzazione della banchina sud-est;
- Il completamento della banchina e di parte del piazzale sud-ovest esistenti, mediante la realizzazione della pavimentazione delle stesse aree;

Con tempi di consegna in data 31/12/2026;

12. Quali decisioni pubbliche e procedure amministrative hanno dato origine al progetto (es. quale atto amministrativo? quale bando pubblico)? Quali soggetti sono stati coinvolti nella definizione a monte del progetto e in che modo (es. organizzazione eventi di presentazione, momenti di consultazione pubblica, ecc.)?

- Delibera di giunta n.140 del 10/07/2020 Approvazione del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica;
- Delibera di giunta n.33 del 19/01/2022 Presa d'atto dell'ammissione del finanziamento;
- Delibera di giunta n.122 del 27/06/2023 Approvazione dell'aggiornamento del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica;
- Avviso esplorativo per l'acquisizione di disponibilità alla presentazione di proposte di partenariato pubblico privato prot.3701 del 15.01.2024
- Avviso pubblico di manifestazione d'interesse prot. 20864 del 15.03.2024 con scadenza 15.05.2024;

13. Quali soggetti possono trarre un vantaggio dagli esiti del progetto o subirne le conseguenze? Es. cittadinanza in generale, utenti di un servizio, gruppi di persone (donne, giovani, migranti). Alcune tipologie di persone rimangono escluse?

- Il trasporto marittimo continua a essere uno dei punti forti del commercio globale, un settore cruciale che supporta l'economia mondiale come la conosciamo oggi.
- Con una storia millenaria, le spedizioni marittime si sono evolute fino a diventare un sistema altamente sofisticate e tecnologicamente avanzate, essenziale per l'economia globale moderna
- È importante notare che, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, il trasporto marittimo è economicamente più conveniente rispetto alle altre modalità di trasporto, specialmente per grandi volumi e lunghe distanze. Questo vantaggio economico deriva principalmente dalle economie di scala: le grandi navi portacontainer possono trasportare enormi quantità di merci in un singolo viaggio, distribuendo i costi fissi su un volume maggiore di carico. Inoltre, il consumo di carburante per unità di carico è significativamente inferiore rispetto al trasporto aereo o stradale, contribuendo ulteriormente alla riduzione dei costi.
- Ma l'economicità non è l'unico vantaggio del trasporto navale. La capacità di carico elevata offerta dalle moderne navi portacontainer è un vantaggio ineguagliabile. Questo aspetto è particolarmente rilevante per settori come l'industria manifatturiera, l'edilizia, il comparto energetico e l'agricoltura su larga scala. La possibilità di trasportare volumi immensi in un singolo viaggio consente di realizzare significative economie di scala, un fattore critico nell'odierna economia globalizzata.
- La flessibilità e versatilità del trasporto marittimo meritano una menzione speciale. Che si tratti di container standard o di celle frigorifere per prodotti deperibili, il settore offre soluzioni adatte a una vasta gamma di merci. Questa adattabilità permette alle aziende di personalizzare le proprie strategie logistiche in base alle specifiche esigenze di carico.

- Infine, nonostante le sfide ambientali che il settore sta affrontando, il trasporto via mare si distingue per la sua relativa sostenibilità ambientale in termini di emissioni per tonnellata-chilometro. Gli investimenti crescenti in tecnologie green stanno ulteriormente migliorando questo aspetto, posizionando il trasporto marittimo come una scelta sempre più responsabile dal punto di vista ecologico.
- Infatti, è importante sottolineare che il trasporto stradale di merci è più inquinante di quello marittimo. Questo vantaggio ambientale delle spedizioni marittime è dovuto principalmente all'efficienza energetica delle grandi navi. Per ogni tonnellata di merce trasportata, una nave emette significativamente meno CO₂ rispetto a un camion o un aereo. Inoltre, l'industria marittima sta investendo massicciamente in tecnologie pulite come propulsori a GNL (Gas Naturale Liquefatto), sistemi di pulizia dei gas di scarico e design delle navi più efficienti dal punto di vista aerodinamico, riducendo ulteriormente l'impatto ambientale.
- Un altro vantaggio significativo del trasporto marittimo è il suo contributo alla riduzione della congestione della rete stradale. Spostando grandi volumi di merci via mare, si alleggerisce il carico sulle infrastrutture stradali, riducendo il traffico e l'usura delle strade. Questo aspetto è particolarmente rilevante in un'epoca in cui molte città e regioni stanno lottando con problemi di congestione del traffico e deterioramento delle infrastrutture stradali. Una singola grande nave portacontainer può trasportare l'equivalente di centinaia di camion, riducendo drasticamente il numero di veicoli pesanti sulle strade. Ciò non solo migliora la fluidità del traffico, ma contribuisce anche a ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico nelle aree urbane e lungo le principali arterie di trasporto.
- Ne consegue che i vantaggi non sono descrivibili e riconducibili ad una specifica categoria vista la stretta interconnessione con economie così capillarmente diffuse nella vita dei cittadini.

14. breve descrizione sui bisogni del territorio in cui agisce il progetto e che giustificano il suo finanziamento

- Nel contesto dei Porti commerciali del basso Adriatico, quello di Molfetta si colloca tra il porto di Bari, da cui dista circa 20 km e il porto di Barletta, distante circa 30 Km. Nel sistema dei porti locali si trovano verso est, i porti di Giovinazzo e S. Spirito e a nord-ovest i porti di Bisceglie e Trani, nel raggio di 20 km. Il porto venne classificato, quale scalo commerciale, con R.D. 07/08/1887 n.1053, nella II classe della II categoria. Attualmente lo scale, essendo tra quelli di rilevanza economica regionale e interregionale, ai sensi dell'art.4, comma 1, dalla Legge n.84 del 28/01/1994 e s.m.i., rientra tra i porti marittimi nazionali di II categoria, III classe. Pertanto, il suo bacino allargato è riconducibile in primo luogo alla Puglia ma, come dimostrano i dati di origine – destinazione dei flussi merci, il bacino di operatività è ancora più ampio e comprende la penisola balcanica, la Russia ed il Mediterraneo. Tale classamento di livello regionale, più che dalla funzione storicamente svolta e da quella potenzialmente esprimibile, deriva da una posizione differente rispetto ai porti di Bari, Brindisi e Taranto, che sono considerati di rilievo nazionale e dotati di Autorità Portuale. Tuttavia in considerazione della grave condizione di saturazione del vicino porto di Bari, il porto di Molfetta, qualora fosse convenientemente attrezzato, potrebbe accogliere i picchi di domanda generata dalle attività di trasporto merci che lo scalo di Bari non è in grado di smaltire e quindi potrebbe svolgere un'utile funzione di soccorso e di riequilibrio funzionale configurandosi come scalo regionale di primo ordine, ma la regione non sarebbe più limitata alla Puglia o all'Adriatico ma si potrebbe estendere alla macroregione corrispondente, alla penisola balcanica ed all'interno bacino mediterraneo.