

Prot. n. 41/16

Preg. mi Sigg.ri

SINDACO COMUNE DI CROTONE
Dott. Ugo PUGLIESE
protocollocomune@pec.comune.crotone.it

PRESIDENTE CCIA CROTONE
Dott. Alfio PUGLIESE
protocollo@kr.legalmail.camcom.it

PRESIDENTE PROVINCIA DI CROTONE F.F.
Ing. Franco PARISE
protocollogenerale@pec.provincia.crotone.it

IL PRESIDENTE

Crotone, 29 settembre 2016

Oggetto: Le prospettive del nuovo piano regolatore del porto di Crotone secondo l'ANCE.

L' Ance Crotone, nel corso degli anni, ha proposto riflessioni, sia sotto il profilo tecnico che amministrativo, in ordine a tutti gli aspetti connessi alla progettazione ed alla realizzazione delle principali infrastrutture necessarie per lo sviluppo del territorio e per la ripresa dell'economia.

L'associazione ha sempre palesato una corretta prospettazione dello stato dell'arte, avendo cura di sfatare, in diverse occasioni, molti luoghi comuni su tempi, metodi, costi e procedure, sottesi alla realizzazione delle opere pubbliche, molto spesso tirati in ballo ad hoc per coprire la reale volontà politica, non indigena, di lasciare immutate le cose senza realizzare alcun investimento sul territorio, accampando, non di rado, motivazioni destituite di ogni fondamento tecnico, logico e giuridico.

Lo stesso impegno ANCE ha profuso per i principali strumenti di pianificazione urbanistica, dai P.R.G. ai P.S.C. compreso il P.R.P. del Porto di Crotone.

Attraverso i propri rappresentanti nella Camera di Commercio di Crotone, l'associazione si è fatta promotrice, negli anni scorsi, di attività di approfondimento sul gap infrastrutturale del territorio, raccolti nella pubblicazione intitolata " Infrastrutture, leva per lo sviluppo del territorio, proposte della task force per il sistema infrastrutturale provinciale " redatta a cura della Camera di Commercio di Crotone a seguito di numerosi work shop, incontri e pubblici dibattiti, molto partecipati, promossi dal medesimo ente, che ha riscontrato grande interesse e molteplici favorevoli commenti anche a livello nazionale.

Per quanto riguarda il P.R.P., è opinione diffusa e condivisa, soprattutto nella letteratura scientifica e di settore, che l'attrattività di un porto è in diretta misura

Collegio Costruttori Edili Crotone

Via A. De Curtis, 2 - 88900 Crotone Tel. 0962 962699 - Fax 0962 733111- info@ance.kr.it
CF 91029480794 - www.ance.kr.it

correlata alla profondità dei suoi fondali, alla quantità, dimensione e polifunzionalità delle sue banchine, oltre che, ovviamente, alla sua localizzazione ed alla presenza in loco dei servizi diretti ed indiretti che vengono offerti agli utenti finali, siano essi appartenenti alla categoria industriale, diportistica, croceristica, peschereccia, commerciale, che a qualsiasi altra categoria, interessati all'utilizzo permanente o temporaneo dello scalo.

Il piano regolatore attualmente vigente prevede, per l'intera area del porto industriale, perimetrata come Sito di Interesse Nazionale, una quota dei fondali di meno dodici metri.

Sarebbe auspicabile, pertanto, che anche il nuovo piano regolatore, in gestazione, prevedesse analoga profondità dei fondali, anche in relazione ai noti fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura del porto e del gigantismo delle navi sia commerciali che croceristiche, abbisognevole, sempre più, di tali profondità.

Relativamente, invece, alle banchine rappresenta sicuramente una risorsa apprezzabile ed attraente il completamento del banchinamento di via Spiaggia delle Forche che si presterebbe ad ospitare navi, di qualsiasi lunghezza attualmente cantierabile, nonché il nuovo molo destinato alla croceristica.

Su questi due aspetti l'ANCE gradirebbe un confronto pubblico, con tutti i soggetti interessati chiamati ad assumere decisioni o rilasciare pareri.

Per quanto riguarda l'iter che ha portato alla redazione del piano regolatore portuale, va precisato quanto segue:

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, competente anche per il porto di Crotona, ha pubblicato un bando di gara, a mezzo procedura aperta, per l'affidamento del servizio di supporto tecnico per la redazione del piano regolatore del porto di Crotona, con termine di esecuzione del servizio previsto in 225 giorni dall'aggiudicazione dell'appalto. Il termine per il ricevimento delle offerte veniva fissato per le ore 13 del 22/09/2009, nel mentre il bando veniva pubblicato il 29/07/2009.

Nel disciplinare di gara era prevista un'attività di progettazione e supporto tecnico distinto in quattro fasi:

- 1) La prima concernente l'elaborazione del documento sintetico del quadro conoscitivo da redigere, a cura dell'aggiudicatario, entro 60 gg.
- 2) La seconda inerente la proposta di soluzioni alternative di piano da elaborare in 45 giorni
- 3) La terza afferente l'approfondimento della soluzione prescelta da redigere in 120 giorni
- 4) La quarta relativa all'assistenza tecnica successiva nel percorso di approvazione del P.R.P.

L'importo a base di gara era previsto in €. 229.557,00 oltre ad un rimborso spese di €. 52.867,00.

La gara veniva aggiudicata all'ATI Idrotec S.r.l, mandataria, Viola Ingegneri & Architetti Associati e Soil Srl, mandanti, che firmarono il contratto di incarico il 02/02/2011.

Una prima constatazione da sottolineare è la seguente : la procedura che poteva e doveva essere conclusa in otto mesi sta andando avanti da circa sei anni!

Sempre nel corso del 2011 i progettisti depositarono gli studi delle fasi uno e due contenenti anche le ipotesi alternative di piano regolatore, così come previsto nel disciplinare di gara.

La soluzione denominata " b ", che prevedeva il banchinamento completo di Via Spiaggia delle Forche e la realizzazione di un nuovo molo per gli attracchi croceristici perpendicolare allo stesso banchinamento, fu la soluzione che mise tutti d'accordo ad eccezione del Comune di Crotona, che propendeva invece per la realizzazione di un parco, con verde pubblico attrezzato, al posto del banchinamento di Spiaggia delle Forche, nonché la realizzazione di una alquanto banchina croceristica a forma di triangolo, nel centro

del porto industriale, con una forte esposizione ai venti del quadrante Nord, immediatamente rilevata da tutti.

Sulla inadeguatezza di questa soluzione progettuale si espressero immediatamente : il Comandante della Capitaneria di Porto all'epoca in carica a Crotone, che nelle medesime funzioni, in altre capitaneria dove aveva prestato servizio, aveva curato la redazione di alcuni piani regolatori portuali, l'Intendenza di Finanza, che segnalava forti criticità a manovrare, la Corporazione dei Piloti, la Camera di Commercio, gli operatori portuali alcune associazioni datoriali, e la provincia di Crotone, che con propria nota del 14/05/2013 recepì le osservazioni della Camera di Commercio.

Anche un autorevole esponente della Carnival Crociere, leader mondiale del settore, non lesinò di formalizzare le proprie composte perplessità sul posizionamento della nuova banchina croceristica.

Sostanzialmente, la proposta del Comune di Crotone, con l'Autorità Portuale in funzione neutra e dialogante, veniva criticata da tutti.

Vi è da dire, però, che il P.R.P. deve essere rispondente alle previsioni del P.R.G., per cui il principale attore, in tema di pianificazione territoriale, resta , secondo norme vigenti, il Comune.

La normativa relativa ai piani regolatori portuali ritiene essenziale la concertazione con gli Enti locali tutti e con gli operatori del settore.

Per giustificare tale scelta, venivano adottati, da parte dei rappresentanti del Comune, gli altissimi costi della bonifica ambientale necessari alla realizzazione del banchinamento di Via Spiaggia delle Forche, calcolati in cinquecento milioni di euro.

L' Ance trasmise immediatamente al Comune di Crotone la documentazione tecnica da cui si evinceva invece che il costo massimo si poteva agevolmente quantificare complessivamente in sessanta milioni di euro, nel mentre le tempistiche indicate in vari lustri necessari, risultavano anch'esse infondate.

Peraltro non bisogna dimenticare che a Crotone è già stato realizzato il banchinamento parziale in area SIN, opera collaudata nel 2010, e che i costi a consuntivo dell'opera pubblica in utilizzo sono stati di poco più di 15 Milioni di Euro, dragaggi e trattamenti ambientali inclusi, per la realizzazione di 565 metri lineari di banchine con fondali alla meno 12 metri ed oltre 100.000 metri quadrati di piazzali.

Si pervenne pertanto nel 2012, per volontà del Comune di Crotone, alla sottoscrizione di una bozza di P.R.P. cui venne apposta, per decisione di tutti i firmatari, la scritta " da affinare ", datata 26/07/2012. L'affinamento concordato consisteva nella preventiva verifica della funzionalità della nuova banchina croceristica al CETENA (Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova), principalmente nelle fasi di ormeggio e disormeggio delle navi crocieristiche in presenza dei venti al traverso.

Tutti i firmatari, progettisti inclusi, convennero che qualora la nuova progettata banchina avesse presentato difficoltà in tali condizioni di vento, si sarebbe passati alla soluzione b, condivisa da tutti.

Il CETENA confermò che quell'orientamento della banchina croceristica presentava seri problemi di manovra in sicurezza per lunghi periodi dell'anno, in presenza di particolari venti, normalmente presenti a Crotone, con eventuale obbligo di manovra delle navi con l'assistenza di rimorchiatori di grandi dimensioni e non presenti a Crotone, e con costi esorbitanti che avrebbero, di fatto, azzerato l'attrattività dello scalo.

Invece però di definire il P.R.P. secondo l'originaria soluzione " b ", individuata sin dal 2011, così come chiedevano associazioni datoriali, gli operatori portuali, la Camera di Commercio, la Provincia di Crotone, con ripetute note, anche a firma congiunta, si virò nella direzione di ampliare una banchina sul molo foraneo, da destinare agli scali croceristici, sul presupposto, non dimostrato, dei costi elevatissimi, dei tempi lunghissimi e delle norme disciplinanti le fattispecie indagate afferenti la soluzione "b".

E' interesse dell'A.N.C.E. proporre un'asettica prospettazione sia della normativa oggi vigente sia di tempi e costi, di studi ed analisi, che dovrebbero essere alla base degli studi e delle scelte di un P.R.P. in area S.I.N., al fine di consentire alla nuova amministrazione comunale di Crotona ed a tutti gli interessati, di valutare compiutamente tutti gli aspetti necessari, per operare al più presto ad una scelta definitiva quanto più funzionale e condivisa possibile.

Le normative ambientali applicabili, quelle più recenti di maggiore interesse sono rappresentate dal Decreto 15 luglio 2016 n. 172 del Ministero dell'Ambiente recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 5 bis comma 6 della L. 28/01/1994 n. 84, ed il Decreto 15 Luglio 2016 n. 173 del Ministero dell'Ambiente denominato " regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione per l'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini ", entrambi vigenti dal 21/09/2016.

Questi due decreti prevedono la possibilità, a determinate condizioni, che i materiali provenienti dagli escavi portuali e marini in genere, opportunamente dragati e trattati, possano essere reimpiegati, in base alla loro idoneità, per il rifacimento degli arenili, per formare terreni costieri o per migliorare lo stato dei fondali attraverso attività di Capping o anche essere impiegati a terra o infine ad essere refluiti in strutture di contenimento, ai sensi dell'art. 5 bis comma 2 della legge 28/01/1994 n. 84.

Dal combinato disposto di questi due decreti emerge la possibilità di un potenziale riutilizzo ad usi diversi, delle sabbie dragate e trattate nei SIN, il che comporterebbe una riduzione delle superfici delle vasche di colmata necessarie e dei tempi e dei costi delle bonifiche, sempre a determinate condizioni ambientali.

Per prevedere pertanto, un corretto piano di dragaggio, un serio progetto di bonifica e conseguentemente la pianificazione e progettazione delle infrastrutture portuali ad essi correlati intrinsecamente, è necessario effettuare preliminarmente la caratterizzazione del porto classificato area SIN nonché un contestuale dettagliato rilievo batimetrico dei fondali per verificarne il livello di insabbiamento.

Per quanto riguarda i rilievi batimetrici, va detto che lo specchio acqueo dell'area SIN del porto di Crotona, è leggermente inferiore ad un chilometro quadrato, per cui un rilievo multi beam con maglia di circa 0,5 m. per 0.5 m., e resa grafica dei risultati in tridimensionale, ha un costo di mercato di circa 35.000 euro.

Per quanto afferisce i tempi di esecuzione, gli stessi sono valutati in sette giorni lavorativi per i rilievi in situ, ed in 4 giorni lavorativi per l'elaborazione dei dati e la restituzione grafica.

Il rilievo batimetrico aggiornato, consente di conoscere la profondità dei fondali in ogni singolo punto del porto industriale, in modo da poter sia valutare esattamente le quantità dei dragaggi necessari secondo le scelte da adottare ed inserire nel P.R.P. in ordine alla futura profondità dei fondali che la profondità delle carote da estrarre per la caratterizzazione successiva.

Per poter approntare successivamente un piano dei dragaggi in base al quale stabilire i trattamenti ambientali e le destinazioni dei materiali provenienti dagli escavi, è preliminarmente necessario effettuare la caratterizzazione dell'intera area SIN del porto di Crotona secondo le normative oggi vigenti.

Esiste una caratterizzazione validata dall'ARPACAL dell'imboccatura del porto di Crotona, ma si riferisce ad un'area molto limitata e risale ad oltre sei anni, per cui non è né attuale né completa.

Per effettuare la caratterizzazione dell'intera area S.I.N. sono ipotizzabili allo stato dei carotaggi perimetrali con Vibrocore, con una maglia 50 m. x 50 m., in numero di 100, nonché 80 carotaggi dello specchio acqueo, con maglia 100 m. x 100 m, salvo diverse scelte tecniche a seguito dei rilievi batimetrici.

I costi dei carotaggi e delle analisi è pari a circa 450.000 euro cui vi sono da aggiungere ulteriori 100.000 euro per le relazioni e gli oneri di convenzione con l'ISPRA/ARPACAL.

Per la realizzazioni di tali attività sono previsti, di prassi, 60 giorni lavorativi, ed ulteriori 30 giorni necessitano per la stesura delle relazioni e la restituzione delle analisi.

Sempre qualora si ipotizzasse di portare i fondali ad una profondità di meno 12 metri, sul corridoio di accesso, sull'intera imboccatura, sull'intero cerchio di evoluzione, e sulle aree di accesso, ormeggio e disormeggio delle sole banchine industriali, commerciali e croceristiche, è presumibile che vi siano da dragare un milione di metri cubi di materiali.

Inoltre se dovesse emergere la presenza degli inquinanti nei soli tratti inferiori degli attuali profili dei fondali, senza intercalari, si può ipotizzare, in tutta l'area SIN da dragare, che vi siano circa 600.000 metri cubi di sabbie non inquinate e 400.000 metri cubi di sabbie inquinate.

Tale suddivisione è un parametro oggi noto, ma esclusivamente una possibile ripartizione della tipologia delle sabbie, al solo fine di valutare le modalità, i costi ed i tempi dei dragaggi, di materiali inquinati e non.

I materiali non inquinanti possono essere dragati, per strati, con draga semovente, auto caricante a strascico e scarico in mare aperto entro 15 miglia dall'imboccatura portuale.

La produzione giornaliera di una draga è di 10.000 metri cubi giorno (base 24 ore come usuale).

Pertanto, per dragare 600.000 metri cubi di sabbie non inquinate, con successivo scarico in mare, sono necessari 60 gg. lavorativi per un costo medio di 10 euro a metro cubo con costo complessivo di 6 milioni di euro.

Per ciò che riguarda le sabbie inquinate si potrà procedere con un dragaggio meccanico e scarico a terra per un eventuale riutilizzo ad usi civili, sempre dopo il trattamento ambientale ed alle condizioni di legge, o per l'abbancamento complessivo in casse di colmata in ambito portuale.

La produzione giornaliera di due moto pontoni con gru auto caricanti ed auto scaricanti ammonta a 6.000 metri cubi giorno (base 10 ore come usuale), per entrambi.

Sarebbero pertanto necessari circa 70 gg. lavorativi per completare questi ulteriori dragaggi di 400.000 metri cubi comprensivi di una percentuale di tempo in più per soste tecniche ed avverse condizioni meteo.

Il costo del dragaggio meccanico, escluso i trattamenti ambientali a terra è di 15 euro metro cubo, per un totale di 6 milioni di euro.

Sostanzialmente con circa dodici milioni di euro si potrebbero dragare un milione di metri cubi di fondali, esclusi i trattamenti ambientali, da calcolare nell'analisi prezzi della realizzazione delle banchine e dei piazzali, impegnando 130/150 giorni lavorativi per completare i lavori di tutti i dragaggi.

Il costo dei trattamenti ambientali dipende dalla quantità e qualità degli agenti inquinanti, dal loro posizionamento e della loro distribuzione stratigrafica, che devono essere puntualmente individuati sull'intera area SIN dalle operazioni di caratterizzazione.

I costi del banchinamento strettamente inteso, delle vasche di colmata e dei piazzali, possono quantificarsi in un prezzo medio di euro 500 a metro quadrato, trattamenti ambientali con soil-washing e smaltimento dei reflui delle sabbie da abbancare in vasca di colmata inclusi.

Se si ipotizzano tra Via Spiaggia delle Forche, la banchina croceristica ed eventuali altre esigenze di ampliamenti di banchine esistenti, 50.000 metri quadrati tra banchine e piazzali da realizzare, speculari quali-quantitativamente e proporzionalmente a quelli già realizzati e collaudati nel 2010, si giungerebbe ad una spesa complessiva di trenta milioni di euro e tempi di realizzazione pari a due anni.

Tenendo conto anche delle altre opere da realizzare è ipotizzabile una spesa complessiva di 50 milioni di euro o di circa 60 milioni di euro se si ritenesse, come

auspichiamo, di prevedere tutto il porto area S.I.N. con i fondali alla meno 12.

Sulla scorta di questi tempi di esecuzione e costi, con buona approssimazione, di indagini, studi, caratterizzazione e realizzazione delle opere, è possibile attivare una rinnovata concertazione, utile per effettuare le scelte di programmazione sottese alla redazione del piano regolatore portuale, che è uno strumento di pianificazione urbanistica con proiezione ultradecennale.

Si sottolinea che la caratterizzazione, oltre ad essere necessaria per la realizzazione di qualsiasi infrastruttura in area SIN, sfaterebbe una serie di falsi allarmi, apparsi recentemente sulla stampa, quali, ad esempio, la necessità di effettuare il dragaggio del porto a secco, che non trovano alcun fondamento sia per Crotona che per altre aree S.I.N. inquinate da metalli pesanti e recentemente interessate da lavori di dragaggio e bonifica.

Per quanto riguarda invece, il porto "vecchio" è da evidenziare che, da circa 18 mesi, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro non trasmette il progetto " messa in sicurezza ed allungamento del molo Lanternino" alla Regione Calabria, per l'acquisizione delle autorizzazioni ambientali propedeutiche e necessarie per il successivo appalto dei lavori.

È opportuno citare alcuni recenti casi virtuosi, come ad esempio quello di Porto Vesme, area SIN inquinata da metalli pesanti come Crotona, dove in nove mesi è stato redatto il progetto di banchinamento e bonifica parziale del porto, effettuata la caratterizzazione, svolta la conferenza dei servizi regionale, licenziata la conferenza dei servizi presso il Ministero dell'Ambiente, ottenuta la V.I.A., integrato il progetto e le varie analisi secondo le prescrizioni delle varie conferenze dei servizi ed infine bandita la gara d'appalto; tutto ciò esattamente nella metà del tempo che sta impiegando l'Autorità Portuale di Gioia Tauro solo per spedire il progetto esistente alla Regione Calabria.

Fatta questa debita premessa su come sia essenziale la concordante volontà di tutte le parti per conseguire il rispetto di tutte le tempistiche per quel che riguarda la cantierizzazione di questa opera di messa in sicurezza del porto vecchio, è opportuno proporre e suggerire dei rimedi allo stallo attuale.

E' oggi quanto mai necessario che vengano immediatamente richiesti i pareri e le autorizzazioni ancora necessari per l'appalto delle opere, tenendo conto che l'art. 3 della legge n. 124/2015, ha introdotto l'art. 17 bis alla legge 241/1990, che disciplina il silenzio assenso tra le amministrazioni pubbliche, e tra le amministrazioni pubbliche ed i gestori di beni e servizi pubblici.

La predetta norma prevede l'acquisizione del nulla osta, assenti, concerti o comunque denominati, da rilasciarsi a cura delle amministrazioni preposte anche alla cura della tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e della salute dei cittadini, entro 90 giorni, dal ricevimento della richiesta da parte dell'amministrazione precedente.

Il termine può essere interrotto, nel caso in cui l'amministrazione che deve rendere il nulla osta rappresenti esigenze istruttorie o richieste di modifica, motivate e formulate in modo puntuale nel termine stesso.

In tal caso, l'assenso, il concerto, o il nulla osta è reso nei successivi 30 gg. dalla ricezione degli elementi istruttori o dello schema di provvedimento e non sono ammesse ulteriori interruzioni dei termini.

Una constatazione: l'iter per conseguire tutte le autorizzazioni dura sei mesi, mentre è trascorso circa il triplo del tempo ed ancora il progetto è fermo nei cassetti a Gioia Tauro.

Intanto il porto vecchio rimane insicuro, insabbiato, così come i finanziamenti nelle dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Sollecitiamo infine il Sindaco del Comune di Crotona a convocare una riunione al fine di definire i tratti principali del P.R.P. da inserire negli strumenti di pianificazione urbanistica comunale al fine di consentire alla competente Autorità Portuale di Gioia

Tauro di redigere la versione finale del P.R.P. da adottare.

In un momento di stagnazione economica e di crisi occupazionale cronica, riteniamo che sia un preciso dovere di tutte le istituzioni elette in rappresentanza del territorio Crotonese assumere tutte le iniziative politiche per evitare che il disinteresse dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro verso il porto vecchio di Crotone duri un giorno di più.

Crotone, 29/09/2016

MASSIMO VILLIRILLO

