

Il Presidente

Prot. 16652 cat. 4.6 del 15.12.2015

Spett.le

Autorità portuale di Gioia Tauro

Comune di Crotone

Provincia di Crotone

Capitaneria di Porto

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio Del Genio Civile

OO.MM. per la Calabria

Direzione regionale delle Dogane

ATI

Idrotec S.r.l. – Viola S.r.l. – SOIL S.r.l.

Oggetto: Annotazioni per l'Ufficio di Piano Regolatore Portuale di Crotone. Riunione del 14 dicembre 2015. Osservazioni

Gent.mi signori,

in relazione all'incontro dell'Ufficio di Piano Regolatore Portuale di Crotone, dello scorso 14 dicembre, di seguito vi sottoponiamo le nostre osservazioni in merito alla bozza di PRP presentato:

1) DRAGAGGIO 1^ FASE

a. Il dragaggio di 1^ fase prevede l'approfondimento dei fondali della banchina destinata ad accogliere i traffici delle navi da crociera a -9 m. Tale profondità non è ritenuta sufficiente per le grandi navi da crociera (> di 60.000 GT) in quanto le compagnie richiedono -11 m. Disporre di una nuova banchina da 450 m non ha alcun impatto sulle scelte delle compagnie se permangono gli attuali limiti dei fondali.

b. Nella prima fase non è previsto alcun intervento di dragaggio né all'imboccatura (ad oggi a circa - 9 m), né sul bacino di evoluzione (che presenta oscillazioni tra i -9 ed i - 11 m). Considerato che:

- i. I traffici, sia mercantili che passeggeri, al momento subiscono una forte limitazione a causa dell'imboccatura e del bacino di evoluzione;
- ii. portando a -11 m la profondità di alcune aree e utilizzando le attuali banchine (nn. 11, 12 e 13 già a -10 m) si avrebbe la possibilità di raddoppiare la dimensione delle navi mercantili che al momento possono entrare in porto (passando da +/- 20.000 GT a 40.000 GT con indubbi effetti positivi per le imprese che ridurrebbero i costi logistici), e non vi sarebbero limiti per le compagnie da crociera;

ciò premesso appare prioritario:

- operare il dragaggio a - 11 m di imboccatura e bacino di evoluzione, nonché rendere agibile le banchine 11, 12 e 13 (al momento non utilizzabili per la presenza dei binari di una gru in disuso e destinata alla rottamazione)

2) REALIZZAZIONE DELLA BANCHINA DI “EMERGENZA” A1

- a. Non si condivide la scelta di inserire in coda al cronoprogramma di gestione degli interventi la realizzazione della banchina di emergenza, ipotizzata lungo il molo foraneo.

La finalità di tale opera è costituire una alternativa in condizioni meteomarine di esposizione ai venti settentrionali, rispetto all'attracco nelle banchine esistenti o programmate. Se la sua costruzione venisse prevista solo al termine degli altri interventi, significherebbe che per un lungo periodo il porto di Crotone non offrirebbe alle compagnie di navigazione standard di sicurezza idonei a pianificare scali.

La realizzazione della banchina di emergenza è, tra le opere inserite nel piano, probabilmente quella col minore impatto economico e tecnico, ma la cui disponibilità avrà un ruolo di rilievo per gli aspetti di sicurezza della navigazione.

- b. La larghezza della banchina di emergenza appare di circa 30 m, sarebbe opportuno disporre di altri 10 m per consentire una fruibilità maggiore, considerato che circa 10 m sono persi dal perimetro di sicurezza che si sviluppa dal ciglio della banchina stessa e che un pullman gran turismo da 15 metri, utilizzati per le escursioni, con angolo di curvatura di 40°, ha un diametro di sterzata di mt. 23, oltre al necessario franco di sicurezza da lasciare lato mare ed al franco di circa 10 metri da lasciare per il carico passeggeri. Analogamente dicasi per gli spazi di manovra attualmente previsti nella nuova banchina crocieristica a valle ed a monte della stazione marittima da realizzare. Inoltre insistono attualmente su quell'area manufatti con rinnovo della concessione, per cui per diversi anni non saranno fruibili.

3) IMBOCCATURA DELLA DARSENA EST

- a. L'imboccatura della Darsena Est è stata dimensionata tenendo conto delle raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici, considerando che *“deve essere minimo di 30 metri o non inferiore alla lunghezza della imbarcazione più grande”*. Si ritiene opportuno dimensionare tale ingresso per imbarcazioni di 100 m, visto che i mega yachts raggiungono tali dimensioni e non è opportuno precludere tali traffici nel bacino considerato.

4) DRAGAGGIO 2^ FASE

Nel PRP è riportato che *“L'ulteriore dragaggio di 2^ fase, necessario per l'approfondimento dei fondali alla quota di -12 m, non potrà invece essere posto a colmata all'interno del porto e dovrà quindi essere gestito diversamente, ad esempio in maniera coordinata con gli interventi da eseguire a Nord della foce dell'Esaro da parte di altre Amministrazioni, in tempi e con modalità oggi difficilmente prevedibili”*.

Premesso che:

- Le proposte progettuali di PRP espone nel 2011 e nel 2012 prevedevano la realizzazione di interventi di banchinamento e dragaggio nella Darsena Ovest destinati ad accogliere il traffico crocieristico;
- Tali soluzioni vennero abbandonate in quanto non rispondenti alla esigenza del “bilancio neutro” dei dragaggi, in quanto avrebbero comportato il ricorso ad abbancamenti esterni all'area portuale.
- La tesi sostenuta a supporto delle successive soluzioni progettuali era basata sulla necessità di evitare le incognite derivanti dalle procedure amministrative richieste per la creazione di casse di colmata in aree esterne, per cui si propendeva per soluzioni in cui ciò che veniva asportato dai fondali avrebbe dovuto trovare collocazione all'interno del porto di Crotone.
- L'attuale proposta di PRP prevede l'abbancamento di 1.000.000 m³ di sedimenti da dragare in 2^a fase in posizioni esterne al porto.



- La creazione di una Darsena Ovest da destinare al diporto, prevedendo un'area di dimensioni quasi speculari alla Darsena Est, anch'essa finalizzata al diporto, produrrà una sovrabbondanza di aree per le attività diportistiche.
- Sussistono fondati dubbi circa la possibilità di creare sviluppo economico sostenibile attraverso la pianificazione di una tale quantità di superfici all'interno delle quali accogliere migliaia di imbarcazioni da diporto. Si valuta al riguardo più che sufficiente la Darsena Est.

In base a tali premesse si richiede di rivalutare la soluzione di utilizzo della Darsena Ovest contenuta nello Schema E del 17.10.2011.



I maggiori volumi di sedimenti potranno essere destinati anch'essi a vasche di colmata esterne al porto

“ad esempio in maniera coordinata con gli interventi da eseguire a Nord della foce dell'Esaro da parte di altre Amministrazioni, in tempi e con modalità oggi difficilmente prevedibili”.

5) CRONOLOGIA DEGLI INTERVENTI

Si chiede di salvaguardare l'operatività del porto durante le fasi di attuazione del piano di interventi previsti nel PRP, ciò al fine di evitare che un intervento possa determinare situazioni temporanee di ridotta funzionalità delle banchine, con effetti negativi sulle attività in corso.

A tale scopo si evidenzia la necessità di procedere secondo il seguente programma:

- a) Realizzazione della Banchina di Emergenza A1
- b) Attivazione funzionale delle banchine nn. 11, 12 e 13
- c) Realizzazione della cassa di colmata all'interno del porto, in prossimità del molo di sottoflutto, corrispondente alle banchine nn. 14 e 15.
- d) Realizzazione degli altri interventi previsti dal PRP.

Il rischio è legato all'eventualità di una fase (della durata del tutto imprevedibile, ma che potrebbe comportare anni) in cui le imprese portuali, in virtù dell'avvio di altri interventi, potrebbero essere penalizzate da:

- la perdita delle banchine nn. 14 e 15, attualmente rilevanti per i traffici commerciali, ma eliminate per effetto della creazione della vasca di colmata
- l'impossibilità di utilizzare le banchine nn. 11, 12 e 13 nelle condizioni attuali
- l'impossibilità di utilizzare nuove banchine in corso di realizzazione

6) COERENZA INTERNA ED ESTERNA DEL P.R.P. IN MERITO ALLA NORMATIVA AMBIENTALE

Ai sensi della L. 28/01/1994 n. 84, del D.Lgs 45/2000, del D.lgs 6/11/2007 n. 203, del D.P.R. 12/03/2003 N. 120, la L. 17/8/1994 N. 1150, i D.M. Ambiente rispettivamente n. 471 del 25/10/1999, n. 468 18/09/2001 8 Istitutivo del S.I.N. e del 26/11/2002 di perimetrazione del S.I.N. di Crotone (GU n. 17 del 22-1-2003), istitutivo dell'area S.I.N. di Crotone nonché del regolamento della Regione Calabria n. 3 del 4/8/2008, il P.R.P. del porto non può essere in contrasto con il P.R.G., deve essere assoggettato a V.I.A. e deve ottemperare alle prescrizioni previste per le aree S.I.N. Non si riscontra la verifica di ottemperanza alle predette normative atteso che:

- Il P.R.G. del Comune di Crotone prevede il riutilizzo delle aree S.I.N. previa bonifica dei siti, nel mentre il P.R.P. non prevede la bonifica del porto industriale inserito nell'area S.I.N.;
- Le norme ambientali vigenti prevedono che, per potersi utilizzare i siti inquinati e perimetrati, vanno previamente bonificati e messi in sicurezza.

7) Vasche di colmata esterne al porto al fine di consentire la bonifica del porto e lo stazionamento delle "carrette del mare" e dei natanti in attesa di demolizione.

L'art. 5 della legge n. 84/94 prevede che sia oggetto di pianificazione "l'ambito portuale", potendo l'ambito portuale comprendere porzioni del territorio esterne alla circoscrizione, sempre che circostanti e funzionali all'operatività delle strutture portuali. In tal senso anche le "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali" del 2004 che prevedono, d'intesa con il Comune competente, qualora l'inclusione afferisca aree non demaniali, la disciplina di tali aree all'interno del P.R.P. Ciò anche coerentemente al Decreto del Ministero dei Trasporti e della navigazione del 06/04/1994 e successiva ordinanza ministeriale n. 1/1996. In definitiva è necessario includere nel P.R.P. anche aree demaniali esterne al fine di realizzarvi delle vasche di colmate atte sia all'abbancamento degli escavi inquinati rinvenienti dalla bonifica della porzione del porto perimetrata dall'area SIN, sia all'utilizzo di ormeggi per le "carrette del mare" e delle navi in via di demolizione onde evitare l'affondamento delle medesime all'interno del porto com'è già avvenuto più volte con limitazione per lustri dell'utilizzo di alcune banchine. Sempre in ordine ai vincoli di natura ambientale si riscontra la criticità relativa al torrente Pignataro che si prevede continui a scaricare la sua portata complessiva all'interno del porto nel mentre lo stesso non rispetta i limiti tabellari a causa di scarichi incontrollati ed abusivi che ne intercettano l'asta.

In attesa di cortese cenno di riscontro, porgiamo cordiali saluti.

Alfio Pugliese