



momentocivico

ALLA REGIONE CALABRIA

presidente@pec.regione.calabria.it

capogabinettopresidenza@pec.regione.calabria.it

- CATANZARO -

ALLA SIGNORA SINDACA

ALL'UFFICIO DI PRESIDENZA DEL CONSIGLIO COMUNALE

protocollo@pec.comune.villasangiovanni.rc.it

- VILLA SAN GIOVANNI -

E, per conoscenza

AL Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibile

Segr-struttmiss.pnrr@mit.gov.it

m_inf@pec.mit.gov.it

- ROMA -

OGGETTO: Comune di Villa San Giovanni - **Osservazioni e proposte sull'ipotesi progettuale
relativa a DPSS (Documento di Programmazione del Sistema Portuale dello
Stretto).**

Giusto avviso Prot. n. 0024764 del 23-08-2022

premessa

Con riferimento all'avviso di cui all'oggetto, pubblicato sul sito istituzionale del Comune di Villa San Giovanni, deve innanzitutto precisarsi la difficoltà di reperire tutto il materiale normativo e regolamentare, nemmeno citato nei documenti, posto a fondamento della richiesta poi rivolta agli stackholders, con la finalità ultima di raccogliere eventuali osservazioni e proposte.

Difficoltà acuita dalle successive integrazioni documentali, verosimilmente avvenute in data 26 agosto 2022, senza alcuna indicazione sulla protocollazione e che inseriscono solo un ulteriore dettaglio ma relativo ad una sola opera.

Analogamente, un livello di dettaglio così generico e approssimativo nella trasposizione cartacea, non consente di effettuare un'analisi di dettaglio nemmeno per quanto riguarda la definizione dei confini geografici della circoscrizione territoriale che interessa il Porto di Villa San Giovanni, che l'AsPS è chiamata a definire ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. B) della L. nr. 84/94 e ss.mm.ii.

Da una prima generica analisi, infatti, la Circoscrizione delimitata dall'AsPS risulta eccedere i limiti già indicati dal Decreto Ministeriale 6 agosto 2013, nel quale, all'articolo unico, veniva indicato che ***“ La circoscrizione territoriale dell'Autorità (portuale di Gioia Tauro) si estende a tutte le aree demaniali marittime, le banchine, le altre opere portuali e gli antistanti specchi acquei compresi tra la foce del Torrente Solaro a Sud (coordinate GAUSS-BOAGA Est 2575363.37 – Nord 4229942.72 - Comune censuario di Villa San Giovanni, foglio di mappa 5, particella 58) e l'esistente Molo di protezione degli approdi del costruendo porticciolo turistico - che resta escluso dalla circoscrizione territoriale come ampliata - a Nord, (coordinate GAUSS-BOAGA Est 2575139.98 - Nord 4230265.59 - Comune censuario di Villa San Giovanni, foglio di mappa 5, particella 58)”***.

La <<definizione dei confini geografici>> infatti, riferiti dall'art. 5, comma 1, lett. B) della L. 84/94, riveste i caratteri della genericità e dell'astrattezza tipici di una norma di legge, demandando la competenza della definizione di tali confini ad altro organo. E l'AsPS può emanare un provvedimento gerarchicamente superiore ad un Decreto Ministeriale o deve limitarsi ad operare entro i confini già definiti nel provvedimento ministeriale medesimo, ovvero il provvedimento è stato abrogato, da chi, con quale atto, e in che data?

L'art. 5, rubricato Documento di programmazione strategica di sistema. Piano Regolatore Portuale, della L. 84/94, precisa che il DPSS:

- ***definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione;***
- ***individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità' di sistema portuale che***

comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorita' di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorita' di sistema portuale;

- *ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città';*
- *individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.*
- *prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportune, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei PRP.*

Tra i documenti messi a disposizione del Comune di Villa San Giovanni, non risulta sia stato depositato (e se depositato non è in atti) il documento attraverso il quale l'AsPS ha definito quali siano gli obiettivi e i motivi per cui sono state scelte quelle in luogo di altre ed attraverso quali azioni e il perché di quelle azioni piuttosto che altre. Non vengono rese note o comunque non emergono, analiticamente le aree pubbliche e private soggette alla giurisdizione della stessa Autorità; non si conosce la distinzione tra aree portuali, retro-portuali e di interazione;

Analogamente, lo stesso art. 5, al comma 1-ter, stabilisce che le aree individuate con funzione di interazione porto-città, devono essere disciplinate direttamente dalle amministrazioni comunali, a dimostrazione dello spirito della L.84/94.

Ora, mancando la relazione illustrativa, i motivi delle scelte e i criteri seguiti, non solo costituiscono una omissione rispetto alle prescrizioni di legge ma non consentono di esprimere un giudizio nel merito.

Peraltro qualsiasi giudizio espresso, che sarebbe evidentemente incompleto e fondato su un "non fatto amministrativo", sarebbe comunque inutile perché l'unico organo legittimato ad esprimere un parere, entro i 45 giorni previsti, oltre alla

Regione Calabria, è la Giunta Comunale pur nel dubbio che trattandosi di un documento di pianificazione, seppur strategica, vi possa invece essere una competenza propria del Consiglio Comunale. E in questo caso, pur apprezzando il gesto del tentativo di coinvolgimento della Comunità, la scelta è e rimane nella discrezionalità dell'organo.

Formalmente, il DPSS sarebbe solo l'atto, il Documento Economico-Strategico propedeutico alla predisposizione del Piano Regolatore Portuale, anch'esso vincolato ad una procedura complessa. Ed è pur vero, tuttavia, che il DPSS costituirebbe la direttrice su cui effettuare l'elaborazione dello stesso.

Tralasciando ogni ulteriore commento, su una questione, quella del DPSS, per mero esercizio richiesto ci addentreremo nei meandri legislativi di una vicenda che ben si presta a bizantinismi ed equilibrismi, nella certezza che qualsiasi cosa venga scritto potrà sempre tornare utile.

Orbene, a pag. 8 del documento posto a disposizione per la presentazione delle osservazioni e delle proposte, nella parte in cui si spiega la funzione del DPSS e, in particolare, richiamando gli atti da cui si è partiti nella predisposizione di massima del DPSS, si legge che il riferimento sarebbe ad un <<**Accordo con il Comune di Villa San Giovanni del maggio 2022**>> e che, proprio per la generica affermazione, non fornisce alcuna indicazione sull'atto deliberativo, del Sindaco, di Giunta ma, più specificatamente, trattandosi di pianificazione, del Consiglio Comunale.

A parte l'inutilità di una simile affermazione, non essendoci alcun atto a rilevanza, le ultime dichiarazioni dell'Amministrazione Comunale puntano a ritenere scorretto e superato un accordo tra due Consiglieri Comunali, di maggioranza e minoranza, peraltro assunto in costanza di convocazione dei comizi elettorali per la tornata del 13 giugno 2022.

Pertanto una delle prime osservazioni attiene proprio al fondamento di una elaborazione priva di supporto giuridico e istituzionale che, dunque, deve essere riproposto, non solo e non tanto al nuovo Consiglio Comunale ma all'intera Comunità per il tramite di esso, attraverso dibattiti, discussioni, proposte da parte degli stackolders e confluire poi in un atto deliberativo del Consiglio Comunale, facendo ridecorrere i termini di 45 giorni previsti dalla procedura.

E' ovvio che la documentazione resa disponibile, non possa essere soggetta ad alcun tipo di valutazione, mancando in tutto o in parte degli elementi stabiliti dalla legge.

Ove peraltro si considerasse diversamente l'intera procedura, l'art. 23 del D. Lgs. Nr. 50/2016, rubricato **Codice dei Contratti Pubblici**, ha innovato le fasi di progettazione, introducendo nella prima fase il **progetto di fattibilità tecnica ed economica**, il quale deve contenere, oltre gli elaborati tradizionali, tutti gli studi e le ricerche necessarie ai fini della progettazione critica e consapevole, individuando **tra più soluzioni quella che presenta il miglior rapporto tra costi benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare ed alle prestazioni da fornire.**

Non esistono, dunque, altre opzioni progettuali di opere pubbliche, di tal ch  la proposta presentata dall'Autorit  di Sistema Portuale dello Stretto possa essere ricevuta e licenziata.

Orbene, nell'ambito di progettazioni di opere pubbliche, il riferimento non pu  che prendere spunto, obbligatoriamente, dalle:

- "LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE" a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del D. Lgs. 228/2011 e curato dalla Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali e del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, **pubblicate il 1 giugno 2017**.
- "LINEE GUIDA per la redazione del progetto di fattibilit  tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC" emanate ai sensi dell'art. 48, comma 7, del Decreto Legge 31.05.2021 nr. 77, convertito nella L. 29.07.2021, nr. 118;
- "LINEE GUIDA per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel **marzo 2017** e indicato dalla stessa Autorit  di Sistema Portuale come riferimento prioritariamente adottato nella elaborazione della proposta per la richiesta di presentazione di osservazioni e proposte.

Dall'esame degli atti e riferendoci al D. Lgs. 50/2016 ed a tutte le **Linee Guida** prese a riferimento e sopra richiamate, non solo può concludersi che non vi sia alcuna proposta su cui esprimere un giudizio serio e consapevole ma vi sia, invece, un concreto rischio che le inadempienze dell'AsPS possano infine produrre un danno grave ed ingiusto nei confronti della città di Villa San Giovanni, poiché la ristrettezza dei tempi indicati dall'UE nell'utilizzo di risorse del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** diviene ora incompatibile con la possibilità di procedere alla predisposizione di un **Progetto o Documento di Fattibilità Tecnica ed Economica, così come di un Documento strategico ed Economico**, volendo valutare tale documento alla stregua di un'opera pubblica.

Va ricordato che la Città di Villa San Giovanni **non è mai** stata dotata di Piano Regolatore di sistema Portuale e tanto meno del vecchio Piano Regolatore Portuale e pertanto non si può procedere con **Varianti-Stralcio o Adeguamenti Tecnici Funzionali** che sono gli altri due strumenti indicati nelle **Linee Guida** che l'AsPS afferma di aver seguito.

Orbene, il primo problema che appare e che avrebbe dovuto essere il punto di partenza, è riferito alla **macro vocazione del sistema portuale** che non viene indicato e riferito agli *stackholder*, cui avrebbe dovuto seguire tutta una serie di <<...indirizzi politici e normativi, obiettivi, modelli e principi....a livello europeo, nazionale e locale...>> che avrebbero dovuto dare il via alla pianificazione attraverso il Documento di indirizzo della Pianificazione (**DIP**).

Per quanto attiene alla **dimensione locale** che qui interessa, le LINEE GUIDA molto chiaramente declinano l'importanza delle scelte che devono essere ispirate ad << ...azioni (funzionali e di specializzazione; di rigenerazione, accessibilità, digitalizzazione dei servizi, ecc.) di regolazione europei, nazionali, regionali mirati, rientrano quelle portuali. Il nuovo modello che ne orienta lo sviluppo (Obiettivi per lo sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030, ONU 2016; Habitat III Italia, 2016; Urban Agenda EU 2016), assegna alla mobilità, al trasporto, alla logistica un ruolo centrale negli strumenti urbanistici e di pianificazione per il governo locale, invitando le autorità locali (comuni, unioni di comuni, città metropolitane) ad interpretare ed adeguare gli strumenti vigenti, tenendo conto dell'evoluzione dei relativi contesti nello spazio e nel

tempo, ricercando nuovi equilibri tra esigenze private e obiettivi dell'azione pubblica.>>.

E qui si attaglia la prima *defaillance* di una strategia che, probabilmente, ha come **tema di fondo** la volontà di lasciare immutata l'attuale situazione, a causa della mancanza di dati richiesti da LINEE GUIDA che si dichiara essere state ispiratrici di una ipotesi progettuale ma che in realtà vengono disattese completamente.

E' palese che non sia stato predisposto o reso disponibile il **DIP** e quindi: Analisi del contesto (offerte di trasporto, analisi territoriale, interazione città-porto); Macro valutazioni del sistema portuale; Principi e indirizzi di sostenibilità, indirizzi e strumenti di pianificazione locale. **Analisi che avrebbero dovuto portare ad esprimere gli Obiettivi del Sistema Portuale ed il modello di Governance.**

A prescindere da ogni obbligo, che pure esiste ove si realizzino opere pubbliche, di utilizzare le LINEE GUIDA predisposte dal Ministero delle Infrastrutture, l'importanza del **DIP** deriva dal fatto che sarebbe stato utile comprendere l'ammontare delle risorse da impiegare in relazione al progetto da realizzare e da ciò sarebbero discesi altri adempimenti, scanditi da tempi e modalità, come quello che oggi si vorrebbe far passare per un **"dibattito pubblico"** che invece non è.

Infatti, nella **Raccomandazione nr. 2 del 6 settembre 2021** emanate in ragione del **PNRR**, si riducono a i 45 giorni (salvo proroga) dei termini previsti in considerazione del D.L. 77/2021 cui sono seguite le ulteriori **LINEE GUIDA** per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC" emanate ai sensi dell'art. 48, comma 7, del Decreto Legge 31.05.2021 nr. 77, convertito nella L. 29.07.2021, nr. 118.

Ora, il D.Lgs. nr.50/2016, all'art. 22, nell'imporre la trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e il dibattito pubblico, demanda ad un successivo DPCM il compito di individuare le opere da sottoporre a trasparenza e partecipazione. E l'allegato 1 al predetto Decreto (nr. 76 del 10 maggio 2018) stabilisce che sono da sottoporsi alla predetta procedura, per ciò che attiene (per semplificare) i Porti, le opere il cui investimento **complessivo** sia almeno pari a 200 mln di euro al netto d'IVA.

Dall'esame degli atti e fatte salve le precedenti ed ogni altra considerazione, non appare che esista, tra i documenti presentati, alcuna quantificazione di somme da impegnarsi rispetto alle opere che vengono disegnate.

Appare però evidente che l'insieme di opere e investimenti graficamente descritti nelle bozze rese disponibili, con ogni probabilità superano di gran lunga i 200 mln di Euro e tuttavia, qualora tali risorse fossero state indicate, la norma fa discendere degli adempimenti per addivenire al dibattito pubblico che, evidentemente, non può essere nemmeno avviato per mancanza dei presupposti richiesti, non essendo nota la quantificazione delle risorse economiche e per mancanza di ogni dato, studio, analisi o documento riferito al PFTE.

Nelle LINEE GUIDA **per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**, si fa poi espresso riferimento *ai singoli interventi/azioni nei porti che saranno valutati ex ante, in itinere ed ex-post, ai fini della selezione e dell'individuazione delle priorità, con le modalità e i criteri concettualmente coerenti con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti pubblici", già previste dal D.Lgs 228/2011 (art. 8) ed emanate con decreto del Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti.*

Orbene, occorre dare per scontato che il valore delle opere superi la soglia prevista dal DPCM 76/2018 rendendo operanti le norme sul **Dibattito Pubblico** ma in ogni caso, le successive **LINEE GUIDA** emanate a seguito dell'approvazione di fondi **PNRR** e **PNC** (sebbene il loro utilizzo sia facoltativo con opere il cui importo risulti inferiore alla soglia), indica che *"...l'accesso alle risorse finanziarie disponibili per i singoli progetti del PNRR è condizionato, tra le altre cose, a una rigorosa verifica dei potenziali impatti degli interventi sugli obiettivi ambientali (principio di "non recare danni significativi all'ambiente") prioritari in ambito dell'Unione così come definiti dal Regolamento (UE) 2020/852 (cd. "Regolamento Tassonomia" degli investimenti sostenibili) e richiamati esplicitamente anche nel Regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo di ripresa e resilienza.*

Il richiamato documento, specifica poi le macro-fasi che consentono di pervenire alla redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica che suddivide in:

1. **FASE UNO – che attiene al <<che cosa>> deve essere progettato;**

2. FASE DUE – che attiene al <<come>> si perviene ad una efficiente progettazione dell’opera, tenendo conto degli elementi qualitativi di sostenibilità per l’intero ciclo di vita.

Anche in questo caso non esiste alcun atto che vada in questa direzione: non vengono riportati gli obiettivi generali che s’intendono perseguire; i fabbisogni indagati; gli obiettivi delle amministrazioni committenti; le alternative progettuali. In buona sostanza, il Documento di fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP).

Per la redazione del DOCFAP, le **Linee Guida** fanno espresso rinvio alle **“Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche”** di competenza del Ministero (Novembre 2016), adottate in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. 29 dicembre 2011, n. 228, ed afferma che *“Il monitoraggio “post operam” degli indicatori di prestazione (con correlate fonti di verifica) è lo strumento per valutare/misurare l’efficienza e l’efficacia dell’intervento infrastrutturale (trattasi della “valutazione ex-post delle opere” di cui alle “Linee guida” sopra menzionate). I requisiti informativi relativi alla organizzazione (Organization Information Requirements - OIR) e quelli relativi al patrimonio (Asset Information Requirements - AIR), previsti dalla serie normativa UNI EN ISO 19650, in materia di strutturazione ed organizzazione della modellazione e gestione informativa digitale possono fungere da elemento a supporto del DOCFAP”.*

Sulla base della documentazione presentata, non si comprende a quali dati si debba far riferimento nell’esprimere “osservazioni e proposte”; quali siano gli scenari esistenti e di prospettiva; la quantificazione delle risorse utilizzate, quali alternative devono essere oggetto di valutazione.

In buona sostanza non vi è nulla che possa ricondurre ad una attività seria di progettazione sulla base della quale effettuare una scelta.

Stessa cosa deve concludersi ove si prenda in esame solo l’altro documento reso disponibile dal MIT (MIMS) e cioè le già citate “LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE” nel proprio settore di competenza, pubblicate il 1° Giugno 2017 che costituivano un adempimento obbligatorio (fino all’emanazione del provvedimento temporaneo connesso al PNRR) ma che comunque possono suggerire le “best practice” specie ove si considerino investimenti di una certa entità, quali possono essere desunti dai disegni messi a disposizione nel caso di specie.

Non è dunque possibile parlare di nuove opere, senza una preventiva analisi che porterebbe ad **ipotizzare una domanda non soddisfatta** cui si dovrà rispondere attraverso **nuove opere od interventi tecnologici e gestionali**.

In buona sostanza, è assente nella richiesta di osservazioni e proposte ed è verosimile che non si sia adempiuto, l'obbligo previsto dalle Linee Guida su:

- 1) L'Analisi della domanda attuale e futura
- 2) Gli obiettivi rispetto alla domanda non soddisfatta;
- 3) Le strategie tecnologiche, strategiche e infrastrutturali

Solo a tal punto è possibile, sulla base delle diverse soluzioni, individuare il progetto di fattibilità maggiormente rispondente alle aspettative.

Allo stato attuale, peraltro, gli obiettivi e gli indicatori strategici **devono** essere desunti dal documento allegato al DEF dell'aprile 2017 del Ministero delle Infrastrutture.

Le cui fasi, dal punto di vista operativo e della valutazione ex-ante dei fabbisogni sono:

1. l'analisi dello scenario attuale di domanda e di offerta;
2. l'identificazione degli scenari futuri di analisi (ad es. scenario tendenziale di riferimento, scenario di crescita alta, etc.);
3. la previsione della domanda in tali scenari;
4. la stima del funzionamento del sistema domanda-offerta (ad es. grado di saturazione delle infrastrutture) e dei relativi impatti sull'ambiente esterno (ad es. emissioni inquinanti).

La proposta, peraltro unica, dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, **mira a soddisfare esclusivamente interessi aziendali e non quelli sociali e ambientali**.

L'unica ipotesi prospettata dall'AdSP, peraltro priva di qualsiasi studio e scenario di riferimento, **non può che essere rispedita al mittente** e non per vezzo ma perché il mancato rispetto delle condizioni base di procedibilità, **che già costituisce una omissione gravissima**, il cui rispetto, invece, costituisce condizione essenziale per l'ottenimento delle risorse finanziarie, anche perché non sarebbe garantita uniformità e comparabilità dei risultati rispetto all'obiettivo fissato e allo studio dei diversi scenari. Semplicemente perché non c'è un obiettivo prefissato e non c'è uno scenario.

La previsione di più soluzioni progettuali sulla base di un approfondito studio dei diversi scenari considerati, offre la possibilità di verificare le modalità più efficienti e/o efficaci

per rispondere all'esigenza specifica. Ed ogni alternativa deve essere valutata con lo scenario dato.

va poi osservato che l'ipotesi avanzata dalla AsPS non è stata redatta tenendo conto delle modifiche apportate dalla **Legge Costituzionale Nr.1/2022** che ha introdotto variazioni agli artt. 9 e 41 della Carta Fondamentale.

In particolare, all'art. 9 è stato introdotto il principio della tutela ambientale, della biodiversità e degli ecosistemi **anche nell'interesse delle future generazioni**, mentre all'art. 41, in materia di esercizio dell'attività economica, viene sancito che **essa non possa svolgersi in danno della salute e dell'ambiente** oltre quelli preesistenti sulla sicurezza, la libertà e la dignità umana, **riservando poi alla legge la possibilità di indirizzare e coordinare l'attività economica pubblica e privata, ai fini sociali ed ambientali.**

E' evidente che qualsiasi innovazione non possa prescindere dal rispetto della Costituzione nella sua nuova declinazione e che le attività in essere debbano essere adeguate. Meglio ancora se in fase di proposte.

In questa direzione vanno anche le **LINEE GUIDA** del MIT (MIMS) dal momento che lo studio dei diversi scenari, dei report e di tutti gli indicatori contenuti, avrebbero dato contezza della sostenibilità socio-economico-ambientale di una bozza priva di alcuna serietà scientifica.

A prescindere da quanto espresso nella parte riferita al metodo, deve infatti rilevarsi che alcuna attenzione è stata riservata alle questioni ambientali che pure hanno una rilevanza straordinaria e non solo ai fini dell'ottenimento di risorse finanziarie del PNRR ma per una precaria situazione ambientale, della città di Villa San Giovanni, che anzi viene gravata ulteriormente, senza nemmeno preoccuparsi di un monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore.

Occorre poi considerare che lo spirito della L. nr.84/94 nemmeno nasconde la volontà dichiarata, nella relazione introduttiva, di offrire lo strumento attraverso il quale i Comuni divengano comunque attori dello sviluppo e del governo dell'utilizzo delle aree portuali che, sino ad allora, soffrivano di una concezione bellica.

Lo strumento principe in mano ai Comuni per avviare una trasformazione omogenea con le esigenze delle persone, delle imprese e dei territori, oggi si chiama Piano

Strutturale Comunale che è lo strumento attraverso il quale si devono bilanciare gli interessi delle Comunità. Ed è lo strumento che espressamente richiamano le stesse **LINEE GUIDA per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale**.

Per la città di Villa San Giovanni, da diversi anni il PSC è in itinere e il Comitato Scientifico appositamente individuato e nominato ha già potuto lavorare sulla base delle Linee Guida offerte dal Consiglio Comunale. E tuttavia l'AsPS non ha nemmeno accennato ad un approfondimento di queste tematiche da cui si sarebbero potute trarre indicazioni valide e vincolanti per un piano particolareggiato qual è il DPSS.

OSSERVAZIONI DI MERITO

Una breve considerazione va fatta sulle ultime notizie diffuse sulla stampa, relative al finanziamento a valere sui Fondi PNRR dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria. E la questione è molto semplice nella sua complessità:

- il porto a Sud, in adesione all'attuale Porto Storico di Villa San Giovanni, rientra pienamente nella presente e/o futura circoscrizione dell'AsPS cui compete, in via esclusiva, ogni attività connessa a quell'area. Come fa, dunque, la Città Metropolitana ad avviare un progetto che esula dalle proprie competenze?

Ciò detto, per mero esercizio di stile, dal momento che le incomplete documentazioni prodotte non consentono alcuna analisi, osservazione e proposta, si analizzeranno più nel dettaglio le opere indicate nella documentazione resa disponibile:

1) APPRODI NAVI VELOCI

Quanto allo stato dell'arte, ci si può riferire alle pluridecennali deliberazioni del Consiglio Comunale il quale, in perfetta simbiosi con le odierne modifiche Costituzionali in tema di ambiente, ha stabilito che la nuova Portualità debba esplicitarsi a sud e in adesione al Porto Storico.

Più nello specifico va tenuto in considerazione il fatto che la localizzazione a Sud di nuovi approdi è propedeutica alla riconsegna degli approdi privati di un porto interregionale che insistono sulla foce di due torrenti.

In questi giorni, peraltro e negli ultimi anni con sempre maggiore frequenza, grazie ai lavori fatti effettuare ad ANAS spa nel corso dell'ammodernamento dell'A2, l'alveo di

questi torrenti è stato sgomberato, restituendo gli stessi alla loro funzione di apporto del materiale sabbioso necessario al ripascimento della costa.

La restituzione di tali aree diventa dunque essenziale ai fini del rispetto dei precetti Costituzionali in tema di ambiente che la mano dell'uomo ha deturpato con opere artificiali che ne hanno compromesso gli ecosistemi.

Ne consegue, peraltro, che alcuna possibilità di nuovi approdi, nell'area antistante l'ex lido Cenide, può essere né condivisa né autorizzata, perché determinerebbe un ulteriore carico urbanistico in contrasto con le scelte già effettuate dal Consiglio Comunale e più in generale, dalla Città.

Peraltro alla ipotesi circolata sulla stampa, oggi viene contrapposto un disegno che vede la realizzazione di un nuovo approdo per motonave ro-ro, oltre a due presunti approdi per navi cd veloci (che poi cosa vuol dire non è dato sapersi).

Non v'è, peraltro, chi non veda come le pregresse ed attuali vicende potrebbero solo subire gravi conseguenze dal punto di vista ambientale, ove si intervenisse con ulteriori iniziative in un'area già caratterizzata da un forte inquinamento, sia atmosferico che acustico, come rilevano le numerose campagne promosse a seguito di altrettante iniziative e come ha dimostrato il sistema di monitoraggio della città, limitatamente al periodo in cui ha funzionato, con valori di singole sostanze inquinanti che hanno più volte superato livelli di attenzione e di allarme.

Nemmeno va trascurato che l'area in oggetto è prospiciente un vero e proprio nodo multimodale per il transito verso e dall'hinterland, con un carico di veicoli in accesso, con esclusione del traffico da attraversamento, di circa 28.000 veicoli al giorno.

L'area, peraltro, oltre ad essere residenziale, ospita una serie di scuole che forgiavano quelle "future generazioni" che vanno tutelate ora anche per Costituzione della Repubblica.

Nel piano disposto dall'Autorità portuale che, occorre ricordarlo, è un Ente Pubblico di secondo livello che sconta il mancato riconoscimento Costituzionale, non è prevista la dismissione delle aree portuali in uso al porto Interregionale, così come invece stabilito dal Comune che, al contrario, riveste rango Costituzionale.

Tale mancata previsione, in una pianificazione di prospettiva, evidenzia una volontà precisa del mantenimento in essere di tale porto interregionale, svilendo oltretutto violando, lo spirito della L.84/94.

Espunto ogni riferimento a nuovi approdi per navi veloci, la conseguenza è che lo stesso edificio previsto per la stazione marittima dei passeggeri e per gli uffici istituzionali, ove ubicato nelle adiacenze di via Marinai d'Italia, non ha più senso di essere.

Tali strutture, traslando più a sud l'intera portualità, può benissimo essere realizzato tra il cancello RFI e l'Area prospiciente il noto edificio che ospita il Centro Commerciale. L'ipotesi progettuale già prospettata all'Amministrazione Comunale sin dal 2011, era infatti quella di realizzare un edificio polifunzionale nell'attuale piazzale di accumulo di proprietà di ANAS ed in uso ad RFI. Tale edificio avrebbe peraltro ospitato un osservatorio per la mappatura ed elaborazione dei dati sui flussi di traffico che al momento non viene effettuata da alcun osservatorio pubblico.

La rimanente area, comprensiva di entrambe le aree di accumulo, attualmente usate da tutti i vettori di navigazione, sarebbe diventata, per deliberazione del Consiglio Comunale del 31.12.2001, un'area a verde attrezzato e un nodo di interscambio per l'hinterland tra le aree portuali e la Stazione FS. In tale edificio potrebbero benissimo essere ospitate le biglietterie per il passaggio pedonale, gli uffici istituzionali e il citato osservatorio.

Al fabbisogno di sosta conseguente a questa riorganizzazione del traffico pedonale diretto/proveniente sia alla Stazione FS, sia agli imbarchi, si provvede attraverso un sistema di sosta che, sulla base dello studio sulla mobilità urbana redatto nel 2011 ed ancora attuale, quantificato in circa 600 stalli di sosta, verrebbe realizzato attraverso tre aree già individuate: la prima su via Monsignor Bergamo, già progettata; l'area di Piazza Stazione realizzata nel 2011 che tuttavia potrebbe essere ulteriormente adeguata e l'area del Torrente Solaro che nell'ultimo tratto è rimasto privo di destinazione dopo la deviazione avvenuta nell'ambito delle opere del decreto Emergenza.

2) AUTOPORTO

Il Decreto Emergenza Ambientale approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri il 6 dicembre 2012 e la successiva OPCM 3296/2003, ha previsto una serie di opere ma

ha anche espressamente richiamato l'Accordo di Programma del 1990, stabilendo che la finalità delle opere avrebbero dovuto raggiungere gli stessi fini dell'Accordo di Programma che erano, appunto, **eliminare nel migliore grado possibile i fattori inquinanti dal centro della città di Villa San Giovanni, provocati dal transito veicolare diretto/proveniente dalla Sicilia.**

I successivi adempimenti hanno portato all'emanazione del decreto del Ministro dell'Ambiente nr. 4901/2000, il quale contiene le prescrizioni imposte nel Decreto VIA. Tra queste quella di realizzare **<<fuori dal tessuto urbano, un'area attrezzata di adeguate dimensioni, con un dispositivo automatico di rilascio dei veicoli in ragione della capacità recettiva della stazione a valle>>.**

I controversi provvedimenti inizialmente adottati e la riassunzione del procedimento, portava alla progettazione di un'area di sosta lunga ed un'area di sosta breve che consente il funzionamento dei meccanismi prescritti dal Decreto 4901/2000, **con un abbattimento stimato in oltre il 50% dei fattori inquinanti** e, al contempo, offrire i servizi necessari al mondo dell'autotrasporto.

Tale area, contrariamente a quanto riportato nella bozza pervenuta dall'Autorità Portuale, ha una utilità che va ben oltre la stessa funzione che in modo anomalo viene definita: **<<area di accumulo (20.000 mq, che in realtà sono 27.000 mq) dei mezzi in attesa di imbarco>>** cui sibillinamente viene aggiunto **<<nei periodi di elevato afflusso di traffico>>.**

Da dove l'Autorità abbia tratto questo assunto appartiene al regno dell'imponderabile: il piazzale di sosta, oggi noto sotto il nome di **Autoporto** (peraltro unico da Roma in giù), è un'area attrezzata che rilascia sempre, non solo in situazioni di alto afflusso, i veicoli in ragione della capacità di ricezione della stazione a valle. Qualsiasi modifica a questa prescrizione è una responsabilità che dovrà assumersi l'Amministrazione Comunale in fase di redazione ed approvazione del Disciplinare sul funzionamento dell'Autoporto.

3) AREE DI ACCUMULO

Non si comprende se l'Autoporto, così come la bretella di collegamento, gli innesti per l'A2 in direzione Salerno o Reggio Calabria in entrata ed uscita, siano opere attinenti e di competenza dell'Autorità Portuale. Una questione che deve essere risolta in via

prioritaria, poiché è ovvio che l'Autoporto rappresenta un'opera che deve essere ricondotta all'Ente locale, così come la bretella di collegamento con gli approdi.

Se tale assunto è vero, non si comprende come tali opere rientrino tra quelle che l'Autorità Portuale indica come opere del DPSS e che vanno quindi stralciate. Al più tali opere devono interessare il PSC del Comune villese, nell'ambito di quell'equilibrio che deve essere ricercato nell'utilizzo del territorio.

4) NUOVI BANCHINAMENTI

In questa direzione, quello di trovare un equilibrio nell'utilizzo del suolo, l'idea di utilizzare 45.000 mq per la realizzazione di nuovi approdi in adesione al Porto Storico, appare abnorme e inconcepibile. Ed è certamente figlia di una regolamentazione di fatto dei flussi veicolari che si vorrebbero accumulare a valle e non, invece, nell'Autoporto, vanificando il <<dispositivo automatico di rilascio dei veicoli, in relazione alla capacità della stazione a valle>>.

In questo senso l'utilizzo di 45.000 mq di territorio appare in contrasto con le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e risponde solo ad una logica imprenditoriale che trova il suo argine nei novellati art. 9 e 49 della Costituzione, con particolare riferimento alla preservazione degli ecosistemi.

Tale ipotesi deve dunque scartarsi ed essere apportata una modifica di riduzione dell'ampiezza in ipotesi prevista e provvedere ad un dimensionamento tale da consentire il libero accesso da parte di altre imprese di navigazione, facendo magari leva sull'adozione di orari che rendano compatibile l'accesso al mercato del cabotaggio.

Manca, peraltro, nel documento messo a disposizione dell'Autorità Portuale, il report sia sul traffico veicolare, sia su quello ferroviario riferito a passeggeri e merci, con le relative stime di crescita o, quanto meno, manca una proiezione futuristica sul trend per adeguare le infrastrutture ad un orizzonte temporale ragionevolmente lungo.

Questo perché, soprattutto il trasporto ferroviario su nave e quindi l'obbligo sancito dall'art. 3 del D. Lgs 422/97, allo stato attuale sembrerebbe sovradimensionato.

Va ricordato, infatti, che **per la Sicilia non vi è alcun obbligo di legge sul rispetto della continuità territoriale** e che tale obbligo riguarda solo ed esclusivamente talune categorie di vettori e di merci.

Ora, il mantenimento in esercizio del fascio binari strettamente asservito alle invasature del Porto Storico può avere ragione solo ove sia previsto anche un utilizzo alternativo all'attuale (es. realizzazione di metropolitana leggera fino a Taormina, sperimentale con treni a gasolio o ibridi).

5) BRETELLA E RIPASCIMENTO

Al tema sopra considerato è strettamente connessa la realizzazione del tratto di bretella di collegamento e quindi il ripascimento e le opere di consolidamento dell'arenile che rimane, quest'ultimo, non solo un punto d'onore da difendere ma una necessità per preservare la costa del territorio villese.

Ove, infatti, dovesse ridursi il fascio binari strettamente connesso agli approdi, sulla base dei dati prima richiesti deve realizzarsi un arretramento del tratto di bretella di collegamento e quindi una riduzione dell'utilizzo di suolo, con una azione artificiale meno invasiva ed un'azione di ripascimento più efficace. Azione di ripascimento che non deve essere finalizzata a se stessa, ma prevedere la raggiungibilità ai fini di rendere l'area compatibile con i pubblici usi del mare.

6) Ammodernamento di Porticciolo esistente e realizzazione di nuovo porto

Fintanto che l'Autorità Portuale non abbia risolto il tema della circoscrizione e delimitazione delle aree di propria pertinenza, in linea con quanto detto in premessa, non può essere avanzata alcuna osservazione e proposta.

Ai soli fini conoscitivi, tuttavia, si può solo evidenziare quanto di seguito:

Nell'idea proposta all'Amministrazione Comunale del 2010, la conversione in porto turistico dell'attuale "molo di sottoflutto" avrebbe dovuto passare anche dall'acquisizione delle aree di pertinenza FS, attualmente utilizzate come parcheggio privato.

Il realizzando porto turistico sarebbe stato collegato a tale area da un sovrappasso e la nuova area sarebbe stata riconfigurata come un "balcone sullo stretto" con la realizzazione di attività turistico-commerciali asservite al porto turistico.

L'area retrostante, attigua alla realizzanda "via La Volta", e collegata da un sottopasso ferroviario alla strada di collegamento Villa San Giovanni- Cannitello, meglio nota come lungomare, sarebbe stata destinata col nuovo PSC ad attività turistico ricettive.

Nella seconda fase, le aree lasciate libere dagli attuali vettori privati sarebbero stati riconvertiti in parte per il diporto ed in parte per il peschereccio e l'area della ex fabbrica di pipe, una volta acquisita nella disponibilità comunale, trasformata in mercato ittico con "catena del freddo".

CONCLUSIONI

L'idea che il rischio della perdita di un finanziamento, che in questa circostanza non c'è, a meno che non sia utile alla predisposizione del PRP, solo per questione di tempi ristretti, deve essere rigettata.

Tanto più che nessun finanziamento potrà essere concesso ove, come in questo caso, si siano completamente disattese le direttive obbligatorie e vincolanti del MIT (MIMS) introdotte con l'approvazione delle **LINEE GUIDA**. Ma questo, oltretutto, apre ad uno scenario ancora più inquietante e cioè la possibilità o probabilità che l'insieme di opere predisposte in bozza abbiano, subdolamente, il fine di vincolare una scelta (piuttosto che un'altra) la cui definizione viene demandata alle successive richieste del MIT (MIMS), lasciando intendere che gli Enti abbiano provveduto a tale scelta, ovvero alla prima ipotesi prospettata, **secondo cui si voglia garantire lo status quo**.

Nessuna scelta può essere fatta in assenza degli studi di scenario proposti e nessuna scelta può adottarsi ove non siano chiari gli obiettivi e le finalità ma anche e soprattutto ove non siano offerte le diverse opzioni di scenario, elaborati sulla base delle finalità e degli obiettivi.

La "bozza" fatta pervenire dall'AsPS, alla luce di quanto sino ad ora detto nella parte riservata alle "osservazioni metodologiche", non ha nemmeno la parvenza di una ipotesi progettuale, non foss'altro per la violazione non tanto e non solo del D.Lgs. 50/2016 ma anche della L. 84/94 4 delle **Linee Guida** emanate dal **MIT (MIMS)**.

Tantomeno può essere considerata, se non nei termini sopra descritti, una richiesta fondata su documentazione lacunosa e priva di quella base giuridica necessaria a consentire di esprimere osservazioni e proposte consapevolmente elaborate, ancorandole ad un giudizio in grado di equilibrare i diversi interessi in gioco.

Certo è che la condotta tenuta dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, va innanzitutto censurata per il metodo adottato, senza tenere presente che anche ove la stessa Autorità decidesse – ed è tutt'altro che scontato – di procedere con il DPSS, si troverebbe di fronte all'insormontabile vincolo, in tema ambientale, dell'UE e dello stesso Comune ricadendo su quest'ultimo Ente il compito precipuo di autorizzare talune procedure previste dalla L. 84/94.

Alle stesse conclusioni deve giungersi per gli elementi regolamentari che vengono introdotti subdolamente, quasi che il Comune di Villa San Giovanni debba sottostare a decisioni già assunte e fuori da qualsiasi competenza e giurisdizione.

Tali doverose premesse danno il senso di una ostilità preordinata che emerge poi dall'idea progettuale di massima, priva dei dettagli necessari ad esprimere un giudizio, a significare che l'esposizione di osservazioni e proposte sia solamente un inutile fastidioso orpello, per mettere a posto le carte.

E' ovvio che così non sia e non può essere, perché un Comune, come recitano tutti gli Statuti, è formato da un territorio ed una popolazione che interagiscono per raggiungere fini comuni, che sono anche, ma non solo, quelli economici delle imprese pubbliche o private e che pertanto devono trovare un equilibrio nel bilanciamento dei diversi interessi in campo.

La tutela rafforzata che il parlamento ha inteso oggi offrire alle "future generazioni" sul tema dell'ambiente e della salute, ci impone l'assunzione di una responsabilità precisa, ove l'attribuzione di determinati poteri venga esercitata in modo distorto.

Ed è un modo distorto l'utilizzo senza alcun freno di territorio, privo di razionalità, al solo scopo di favorire le imprese pubbliche e private, quando poi l'Ente di prossimità dovrà correre ai ripari per salvaguardare beni immobili minacciati dall'erosione; è un modo sbagliato l'utilizzo di finanziamenti distorcendoli dal fine vero per cui sono stati attribuiti, vanificando l'idea di garantire un ambiente sano e vivibile alla città; è un modo inconcepibile il dover sacrificare porzioni di territorio per scelte dimensionali irrazionali; è un modo odioso il dover scegliere una soluzione unica, senza avere preventivamente studiato gli scenari e gli obiettivi ed avere potuto effettuare una comparazione con questi.

Come ampiamente anticipato, lo spirito della L. 84/94 era quello di sottrarre alla “concezione bellica” la vita dei Porti, sino a quel momento vissuti come corpo estraneo rispetto ai Comuni che li ospitavano e attribuire agli stessi Comuni il compito di concorrere ad uno sviluppo armonico e di integrazione economico-occupazionale-territoriale: non già di sottrarre alla visione bellica una visione egoistico-imprenditoriale.

In questo senso va anche la riforma costituzionale di cui alla legge nr. 1/2022 che ha rafforzato la tutela dell’ambiente, riducendo la possibilità di un uso sconsiderato del territorio, come sino ad ora avvenuto.

L’idea quindi, irrazionalmente sposata da soli due consiglieri, uno di minoranza ed uno di maggioranza del precedente Consiglio Comunale, non può che essere restituita al mittente.

Analogamente, l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, dovrà farsi carico di rivendicare la propria competenza in ambito portuale, perché così statuto dalle norme.

Ciò non come un atto di disponibilità nei confronti dell’AsPS ma per dimostrare che il rispetto delle regole deve essere l’unico percorso tracciato da seguire, indipendentemente da persone, enti o società, pubbliche e private.

Villa San Giovanni, 05.09.2022

Firmato:

Antonio Morabito
Annamaria Tripepi
Antonio Messina
Antonino P. Giustra
Rosario Sciarone
Rocco Caridi
Patrizia Liberto
Vincenzo Caminiti
Fabio Quattrocchi
Biagio Calderone
Massimo Calabrò
Filippo Corigliano
Gianni Pettinato

Firmato

Associazione **Momento Civico**

