



Prot. 0023540-03/08/2010-ALRER

Sep. Ass.
2.43/12



ASSESSORATO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA.
RETI DI INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI.
MOBILITÀ, LOGISTICA E TRASPORTI

PRES. ASS. LEG. E-R
ARO3082010 114320

L'ASSESSORE

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2010. 0195183
del 30/07/2010

Al Consigliere regionale

Fabio Filippi



e p.c. Al Presidente dell'Assemblea
Legislativa regionale

Al Responsabile della
Segreteria e Affari Generali
della Giunta

Oggetto: **Risposta ad interpellanza. Oggetto n. 194**

Gentile Consigliere,

per meglio rispondere alla sua interrogazione ritengo opportuno fare un breve excursus cronologico per evidenziare i momenti principali di questi anni nel procedimento realizzativo della banchina fluviale di Boretto, anche denominata TEC (Terminal idroviario dell'Emilia Centrale).

Il porto fluviale di Boretto, anche denominato T.E.C. (Terminal dell'Emilia Centrale), è stato appaltato dall'ARNI alla Ditta Mantelli Estero Costruzioni di Marghera (VE) nel dicembre 1999 a seguito di gara pubblica, con un ribasso del 29,186% sull'importo a base d'appalto di € 6.300.774.

Il contratto, dell'importo di € 4.620.099,98, è stato stipulato in data 3 aprile 2000 e la consegna dei lavori è avvenuta in data 10 maggio 2000.

Il 10 ottobre 2000 la Commissione Amministratrice dell'ARNI ha deliberato la rescissione in danno del contratto, su proposta del Responsabile del procedimento e del Direttore dei Lavori, per inadempimento dell'Impresa.

Viale Aldo Moro 30
40127 Bologna

tel 051 527 3835-37-04
fax 051 527 3834

assmobilita@regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

42 - 100 80 20 10 - 100 24 0

Durante il periodo intercorso dalla consegna alla rescissione, periodo che si ritiene il più favorevole per la tipologia di lavoro a diretto contatto con il fiume, l'Impresa non aveva data seguito ad alcuna attività, compresa la presentazione di eventuali progetti di variante. Pur in presenza di continue sollecitazioni ed ordini scritti della D.L., l'Impresa non aveva neppure provveduto alla recinzione del cantiere.

La relazione di constatazione della situazione al 20 settembre 2000 evidenzia altresì la mancata stipula della polizza di assicurazione contro tutti i rischi della costruzione (Contractors' All Risks-CAR) conforme al capitolato speciale, contestata più volte, ed i mancati adempimenti sulla sicurezza previsti dalle norme in vigore.

I procedimenti giudiziari successivi hanno confermato la correttezza delle azioni di ARNI.

L'importo complessivo del progetto esecutivo, approvato a suo tempo dalla Regione con Determinazione Direttore Generale Trasporti e Sistemi di mobilità n. 10401 del 16/10/98, era di € 8.263.310 (16.000.000.000 di lire), di cui € 6.300.774 per lavori.

Dopo la rescissione, l'aggiudicazione è stata assegnata alla seconda ditta in graduatoria, con il ribasso del 27,95%, l'ATI tra il Consorzio Ciro Menotti ed il Consorzio C.C. di Bologna, con impresa esecutrice la consociata Orion di Cavriago (RE).

Importo del contratto € 4.691.247,98 stipulato in data 23/02/2001.

L'opera è stata realizzata e completata regolarmente così come previsto dal progetto esecutivo.

L'ultimazione è avvenuta in data 09/09/2005 ed il collaudo positivo, emesso dalla Commissione di collaudo in corso d'opera, in data 21 aprile 2006.

L'importo complessivo dei lavori ammonta a € 5.977.859,44 che trovano intera copertura all'interno dell'importo di progetto (€ 6.300.774).

Le aree ed il piazzale annessi alla banchina fluviale sono stati realizzati e finiti per essere funzionali alle prime attività portuali. L'asfaltatura e l'eventuale rete fognante, se necessari, saranno realizzati contestualmente alla definizione del piano particolareggiato dell'utilizzo del porto (comprese le tipologie di merci), in corso di approfondimento con il Comune, l'Autorità di Bacino ed in base alle richieste delle Imprese.

Sono stati realizzati, comunque, le condutture per gli impianti elettrici, la rete per la raccolta delle acque bianche e le vasche per la separazione degli oli ed eventuali inquinanti.

La quota di sommità della banchina fluviale è fissata a 27,50 m s.l.m. per essere sempre operativa, anche con piene fino a 8.000 mc/sec. La banchina e le aree più prossime alla stessa, sono allagabili da piene con tempo di ritorno superiore a 20 anni e quindi con la possibilità di svolgere e programmare attività portuali con una buona sicurezza.

La quota di 20 m s.l.m. non sarebbe funzionale in quanto, come noto, facilmente allagabile.

La portata di allagamento, di tale quota, coincide con la portata media del fiume che è di circa 1.500 mc/sec.

La quota di funzionalità banchina (27,50 m s.l.m.) è stata individuata a seguito di un giusto compromesso tra allagabilità e dislivello di operatività.

Il dislivello massimo è di circa 10 m quando il Po è in magra. E' un' altezza che può essere, comunque, superata con impianti e tecnologie adeguate, normalmente utilizzate nei porti: nastri per lo scarico di inerti e rinfuse secche e/o gru portuali attualmente utilizzate per il carico e lo scarico di navi marittime che hanno murate uguali o superiori al dislivello della banchina di Boretto.

Per altro la banchina di Casalmaggiore, che viene citata come esempio per la presenza di due diversi livelli, è stata costruita circa 15 anni prima della banchina di Boretto, ma non ha ancora visto sui suoi piazzali alcuna operazione di imbarco sbarco, anche in virtù del fatto che i due livelli non sono collegati tra loro e quindi non pare essere un vero e proprio esempio di efficienza.

Per quanto riguarda la navigabilità del Po, si evidenzia che il tratto foce Mincio-Boretto, quello più direttamente interessato al Porto, è navigabile per quasi 340 giorni/anno con fondali minimi di 1.60 m e 270 giorno/anno con fondali minimi di 2.00 m (media ultimo quinquennio che comprende il periodo più critico degli ultimi decenni).

Sono valori in linea con tratti del fiume Reno e Danubio non bacinizzati.

Navi di classe Va con pescaggio 1.60 m portano 1.000 t e con 2.00 m 1.350 t (l'equivalente di 40 o 50 tir).

Sono, inoltre, in corso progetti della Regione Lombardia e dell'Emilia-Romagna (finanziati da leggi dello Stato) per migliorare le attuali condizioni di corrente libera del Po e portare il livello minimo equivalente (340 gg/anno) a 2.00 m; la realizzazione di questi progetti è però messa in discussione dal taglio delle risorse effettuato dall'art. 46 del decreto legge n. 78 del 2010 in corso di conversione da parte del Governo.

Gli interventi di interesse pubblico in aree fluviali, come il porto di Boretto, sono regolate dall'art. 38 del P.A.I. che consente la realizzazione di opere e svolgere attività funzionali alla navigazione interna.

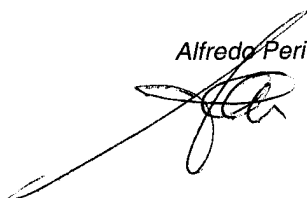
La localizzazione del Porto di Boretto è stata individuata a seguito di pianificazione nazionale e regionale in accordo con gli Enti locali.

Attualmente AIPO Settore navigazione Interna è impegnata per lo sviluppo dell'infrastruttura e sono in corso approfondimenti e verifiche con alcune imprese locali, affinché il porto possa diventare il terminal di una parte dei materiali inerti provenienti dai paesi d'oltre Adriatico e che al momento arrivano in zona via camion, ovviamente la situazione generale di crisi di tutti i mercati si risente anche qui, come d'altronde nei traffici portuali.

Le difficoltà, da superare, riguardano prevalentemente i costi non ancora competitivi dell'offerta di trasporto, per carenza di armamento che condiziona tutto il sistema idroviario italiano (unitamente alla mancanza di merce di ritorno) e per il quale sarebbe opportuno individuare iniziative nazionali di sostegno all'avviamento, con adeguati provvedimenti legislativi, di cui si è già fatta promotrice la Regione Emilia-Romagna con la proposta di legge inviata alle Camere: oggetto consigliere 4644 del 25 luglio 2003 "Agevolazioni e risorse per lo sviluppo in acque interne".

Disponibile per ulteriori chiarimenti colgo l'occasione per porgere distinti saluti.

Alfredo Peri



BIC 29/07/10
Int_194.doc

