

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

INTERVENTO

“Adeguamento statico e ristrutturazione edilizia ex stazione Val di Neto” porto di Crotone

DATI GENERALI

Ente beneficiario	Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
Prestazione	Progetto di fattibilità tecnico-economica

LOCALIZZAZIONE DEL BENE OGGETTO DELLA PROPOSTA

Regione	Provincia	Comune	Denominazione e ubicazione
CALABRIA	CROTONE	CROTONE	Ex Stazione della Ferrovia Val di Neto, via Miscello da Ripe





DESCRIZIONE

ANALISI STORICA

La Ferrovia Crotone-Timpa Grande, detta anche Ferrovia della Val di Neto, era una linea ferroviaria industriale a trazione elettrica a scartamento ridotto della Calabria oggi non più esistente.

Il suo percorso toccava i comuni di Crotone, Scandale, Rocca di Neto, Belvedere Spinello e Caccuri. La ferrovia non esercitò trasporto pubblico di passeggeri eccetto quello degli operai forestali della Sila Grande e del personale addetto alla centrale elettrica di Timpa Grande ma ebbe il compito del trasporto di tutto il materiale necessario per la costruzione delle centrali idroelettriche silane.

La linea ferroviaria venne progettata e costruita negli anni seguenti la Prima guerra mondiale quando venne approntato il piano di costruzione dei grandi invasi idroelettrici della Sila del Lago Ampollino e del Lago Arvo; serviva infatti primariamente al trasporto dei materiali necessari alla costruzione delle dighe e delle centrali elettriche dal Porto di Crotone alle aree montane interessate e, viceversa, per il trasporto del legname silano al porto. La richiesta di concessione fu fatta al governo dalla società Ansaldo & C. il 4 dicembre 1918.

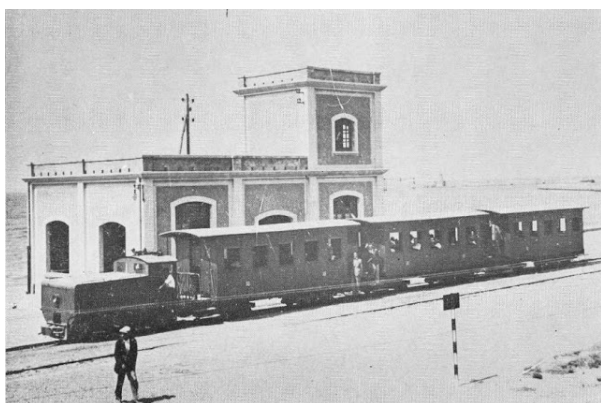
Il Regio Decreto n. 2141 del 18 dicembre 1924 autorizzò la richiedente a costruirla e ad assumerne l'esercizio in quanto opera di pubblica utilità, inizialmente ferrovia privata di 2a categoria (futura Val di Neto) da Crotone Porto ad Altilia. I binari da Campodenaro, nella frazione Altilia di Santa Severina, furono posati fino ai moli del porto stesso per un agevole trasbordo delle merci.

All'Ansaldo dopo la costruzione subentrarono, la società anonima S.A.B.I.A.M. e successivamente la Società Ferroviaria Val di Neto, con sede in Crotone che ne ebbe l'uso per scopi industriali. Il 31 luglio 1927 venne effettuato un treno speciale, per l'inaugurazione degli impianti idroelettrici di Timpa Grande, con carrozza salone allestita per trasportare il re Vittorio Emanuele III e le autorità al seguito.

Oltre a ciò, la ferrovia Val di Neto effettuava anche tratte dal porto alle industrie chimiche crotonesi e viceversa, trasportando sia materie prime che materiale finito. Sopravvissuta alla Seconda guerra mondiale rimase in esercizio fino al 1948 nel tratto montano; il raccordo sul molo foraneo del porto crotonese e sull'area industriale del vecchio porto fu soppresso nel 1953. La linea venne smantellata a metà degli anni Cinquanta, dopo la costruzione delle dighe in Sila.

Il suo percorso partiva dalla località Botteghelle, ove era situata la stazione di testa, in prossimità dell'allora stabilimento Montedison, si diramava poi verso est ai porti Nuovo e Vecchio e verso ovest a Campodenaro. Complessivamente si sviluppava su un percorso di 36,500 chilometri. Da Botteghelle ai porti per 3,500 chilometri e per 33 chilometri verso Campodenaro.

Nell'ambito del Comune di Crotone il primo tronco attraversava con un sottovia la linea delle Ferrovie dello Stato, Reggio Calabria-Taranto e subito dopo, su un ponte appositamente costruito sul fiume Esaro, si dirigeva sull'arenile demaniale che costeggia fino alla radice del Molo Giunti con due diramazioni, una sul Molo Foraneo ed una sul Porto Vecchio. L'altro tronco partiva da Crotone e dopo



essersi addentrato negli stabilimenti di Montecatini e Pertusola, costeggiava la strada per San Giovanni in Fiore fino a sotto la collina di Crepacuore per costeggiare il Comune di Scandale; raggiunto il Fiume Neto lo costeggiava proseguendo verso ovest, entra nel Comune di Belvedere Spinello, poi in quello di Caccuri, ed infine raggiungeva Campodenaro.

DESCRIZIONE IMMOBILE OGGETTO D'INTERVENTO

L'intervento riguarda il fabbricato che costituiva la Stazione detta "Feroneto" della Ferrovia industriale della Val di Neto, in prossimità del Molo Giunti, sull'attuale Via Miscello da Ripe. Le immagini storiche degli anni '20 la raffigurano nel pieno dell'attività.

L'immobile in questione è tipologicamente rispondente ai canoni dell'architettura ferroviaria storica di inizio secolo scorso e pertanto ne detiene valore testimoniale.

Come si evince trattasi di un grazioso edificio in stile liberty a pianta rettangolare ad un piano fuori terra, con sopraelevazione in corrispondenza dell'ingresso principale.

L'elevato presenta nelle facciate un sistema allineato delle bucatore ed una bicromia dell'intonaco tesa ad evidenziare le partizioni verticali, tipica dell'epoca. La copertura piana era foggata con elementi decorativi, oggi andati persi.

L'immobile risulta a tutti gli effetti un bene tutelato *ope legis*, ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

DESCRIZIONE CRITICITA' E OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

L'intervento previsto è il restauro del bene finalizzato alla sua conservazione e valorizzazione.

La stazione della Val di Neto, infatti, è una eccellente testimonianza di architettura ferroviaria storica di inizio secolo scorso, che merita di essere recuperata e valorizzata in quanto rappresentazione di storia e di memoria.

L'immobile difatti presenta elementi superstiti di ciò che tradizionalmente si considera indicativo della tipologia edilizia in esame (bicromia cromatica dell'intonaco, cornici in intonaco, fasce marcapiano,

cornicioni aggettanti, trattamento delle aperture, ecc.) e mantiene ancora integre le caratteristiche identitarie coeve all'impianto. L'immobile, inoltre, mantiene visibili le tracce dei valori identitari tipici del periodo con particolare riferimento agli elementi stilistico formali propri dell'edilizia specialistica attuata all'inizio del XX Sec., caratteristiche che ancora lo rappresentano rivestendo così interesse artistico-storico ai sensi dell'art. 12, comma 2 del D.lgs.42/2004 e s.m.i.", ricadendo, detto immobile, tra i beni di cui all'articolo 10, comma1, del D. Lgs.42/2004.

Allo stato attuale l'edificio è transennato per motivi di incolumità pubblica, poiché il lungo stato di abbandono e la mancata manutenzione ne hanno cagionato un serio stato di degrado, con danneggiamenti che ne hanno definitivamente compromesso la sicurezza.

Le problematiche ravvisate da una mera ricognizione esterna che necessitano di un tempestivo e sostanzioso intervento, sono le seguenti:

- la copertura piana risulta danneggiata, per il crollo di una in parte di solaio, che inevitabilmente comporta la mancata protezione dell'interno e l'accesso dell'acqua;
- su quasi tutti i pilastri si rileva il copriferro saltato e le barre di armatura ossidate, in alcuni tratti si riscontra l'assenza di armatura trasversale e l'inflessione delle barre di armature longitudinali;
- le pareti laterali esterne risultano fortemente degradate e l'intonaco esterno originario risulta in parte perso e in parte ammalorato;
- gli infissi esterni (in legno e ferro) risultano fatiscenti.

Non è stato possibile determinare lo stato degli ambienti interni, che certamente presenteranno analoghe situazioni di degrado a causa delle infiltrazioni e della mancata manutenzione.

Gli obiettivi che si perseguono mirano essenzialmente al restauro conservativo della stazione nel rispetto dei caratteri identitari della precipua tipologia edilizia, per una rinnovata fruizione dell'edificio attualmente interdetto all'accesso a causa delle precarie condizioni di conservazione e la contestuale valorizzazione.



INDIRIZZI GENERALI E SOLUZIONI PROGETTUALI

Il fine degli interventi previsti nel progetto di conservazione è quello di mettere in sicurezza e restaurare le parti più significative del fabbricato per restituirle alla fruizione. I criteri adottati, perciò, prevedono interventi che utilizzano tecniche non invasive, il più possibile reversibili e in netta distinzione tra gli elementi "nuovi" e quelli preesistenti.

L'intervento si articolerà nelle seguenti fasi descritte.

- verifica dello stato di conservazione delle strutture, analisi del quadro lesionativo;
- opere di consolidamento, se necessarie;
- interventi di rinforzo strutturale, ove necessari;
- sostituzione/integrazione del solaio di copertura;
- risarcitura delle lesioni;
- restauro delle facciate con recupero degli intonaci originari intonaco nuovo sulle parti mancanti e successiva tinteggiatura;
- restauro degli elementi decorativi (cornici, partizioni, ecc.);
- recupero degli infissi in legno e parti in ferro (finestre, portone);
- realizzazione di appropriato sistema di raccolta delle acque meteoriche.

Trattandosi di un intervento su un edificio monumentale tutelato *ope legis*, i materiali saranno per la quasi totalità con caratteristiche di naturalità e rinnovabilità, prediligendo l'uso di prodotti speciali dedicati al restauro conservativo ed alla bioedilizia, ecologici e con basso impatto ambientale di produzione.

FATTIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO

L'art. 41 (livelli e contenuti di progettazione) del D.Lgs. 36/2023 (nuovo codice appalti) prevede 2 livelli di progettazione:

- progetto di fattibilità tecnico-economica;
- progetto esecutivo.

Il progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico dovrà comunque contenere tutti gli elementi previsti per il livello di progettazione, in ottemperanza a quanto previsto all'art. 41 nell'allegato I.7 del codice prima richiamato e successivamente il progetto esecutivo. Nei capitolati va inserita la possibilità di utilizzare le economie derivanti dai ribassi d'asta anche per motivate varianti in corso d'opera.

La progettazione Esecutiva dovrà tenere conto di quanto sopra esplicitato ed avere tutte e svilupperà in maniera quanto più precisa tutti gli elementi necessari all'appalto dell'opera e in particolare:

- analiticamente i dettagli dei lavori da realizzare;
- dati necessari al rilascio delle autorizzazioni;
- il cronoprogramma degli interventi.

Il progetto valuterà il ciclo di vita e la manutenibilità del manufatto e delle opere realizzate.

Per gli aspetti connessi alla procedura amministrativa si farà riferimento alla normativa di settore.

Per gli aspetti economici-finanziari si garantisce la realizzazione del progetto, tenuto conto dell'effettivo finanziamento erogato, con riferimento alla fase della realizzazione dell'opera e di esercizio, evidenziando gli elementi a sostegno della adeguatezza delle stime in ordine ai fabbisogni di investimento ed ai relativi costi derivanti dalle diverse componenti dell'intervento, della capacità di gestione e di spesa delle risorse in relazione alle diverse fasi, ecc.

PROCEDURE
<p>PROGETTAZIONI E SERVIZI DI INGEGNERIA</p> <p>ESECUZIONE LAVORI</p>

PIANO FINANZIARIO DELL'INTERVENTO PROPOSTO
<p>L'intervento è previsto nel POT 2025-2027 per un importo di euro 500.000.</p>