

Spett.le

CCIAA DI CROTONE

Alla c.a. del Presidente Alfio PUGLIESE

Via A. De Curtis

88900 – Crotona

protocollo@kr.legalmail.camcom.it

Crotona, 13 gennaio 2016.

Oggetto: osservazioni della CCIAA di Crotona alla bozza di Piano Regolatore Portuale di Crotona. Vs. nota n. 16652, cat. 7.6 del 15.12.2015.

Egregio Presidente Pugliese,

con riferimento alla nota in oggetto, con cui codesta Camera di Commercio ha fornito una serie di osservazioni sulla bozza di Piano Regolatore Portuale del Porto di Crotona presentata a seguito dell'incontro di Ufficio di Piano del 14.12.2015, esprimiamo anzitutto l'apprezzamento per la chiarezza nella formulazione ed un ringraziamento per il contributo dato in rappresentanza degli operatori portuali.

Il documento elaborato dall'ente camerale interpreta in modo puntuale molti degli aspetti emersi in questi anni di confronti sulla definizione dello strumento di pianificazione territoriale, fondamentale per il rilancio dell'infrastruttura portuale crotonese, nell'interesse di tutto il territorio regionale e nazionale.

Cogliamo l'occasione per evidenziare alcuni aspetti che riteniamo opportuni al fine di essere rappresentati nelle successive riunioni in cui sarà discusso il PRP.

- a) **Dragaggi:** il piano dei dragaggi va rielaborato tenendo conto di un'esigenza prioritaria, ossia l'approfondimento in prima fase dei fondali a -11 m a partire dall'imboccatura nord per proseguire nel bacino di evoluzione. Tale intervento avrebbe un immediato e consistente effetto positivo sulle potenzialità del porto, consentendo di incrementare fortemente le dimensioni delle navi che potrebbero fare scalo. Per quanto riguarda la cronologia degli interventi da voi delineata ipotizziamo:
- I. Attivazione funzionale delle banchine nn. 11, 12 e 13.
 - II. Realizzazione della Banchina A1.
 - III. Realizzazione delle casse di colmata previste tra le banchine n° 14 e 15, per accogliere i volumi del dragaggio di prima fase (-11 m) nell'area prima indicata.
 - IV. Realizzazione degli altri interventi previsti dal PRP.
- b) **Darsena Ovest:** gli operatori portuali da tempo sostengono che la soluzione ottimale di utilizzo di tale area consista nella creazione di un primo nuovo molo che si sviluppi partendo da Spiaggia delle Forche, parallelamente a Molo Giunti, con la previsione nel futuro, qualora necessaria, di avere ulteriori spazi per l'aggiunta di altri pennelli paralleli. Numerosi sono gli aspetti positivi:
- Orientamento rispetto ai venti predominanti
 - Facilità nelle manovre di accosto
 - Aumento della lunghezza delle banchine disponibili
 - Rapido accesso al centro cittadino per i crocieristi e altre utenze

- Razionalizzazione nell'uso dell'area più ampia dell'intero porto

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro rispetto a tale soluzione, valutata nelle fasi iniziali di studio del PRP condotte dallo stesso Ufficio di Piano, ha sostenuto che non fosse perseguibile in quanto avrebbe comportato la necessità di ricorrere a casse di colmata all'esterno del porto, con implicazioni ambientali di complessa soluzione.

Da parte degli operatori portuali si era quindi convenuto per un'alternativa che rispettasse il criterio del bilancio neutro dei dragaggi: ciò che viene asportato dai fondali deve trovare collocazione all'interno del porto.

La situazione è tuttavia mutata, giacché rileviamo che nell'ultima bozza di PRP si fa chiaramente riferimento a vasche di colmata in aree esterne, come previsto anche dalla Legge 84/94.

Alla luce di ciò riteniamo che non vi siano più le condizioni per sostenere l'opportunità di un banchinamento di Spiaggia delle Forche, poiché questo rappresenta una soluzione ottimale rispetto a quella ipotizzata nell'attuale bozza di PRP. A parità d'incognite sulla futura collocazione delle sabbie di dragaggio, i maggiori costi paventati non possono rappresentare un limite considerato che si tratta di investimenti pluriennali che il territorio potrà ben sostenere con adeguata programmazione.

- c) **Estensione dell'area cantieristica:** è necessaria considerato che le imprese del settore richiedono spazi più ampi rispetto a quelli previsti. Soprattutto richiediamo che sia previsto il posizionamento di attrezzature di sollevamento di tipo Travel e Syncro Lift all'interno di tale area, in quanto indispensabili al supporto delle attività di manutenzione delle imbarcazioni.
- d) **Imboccatura della Darsena Est:** va dimensionata per consentire l'ingresso d'imbarcazioni almeno di 180 m, poiché sarebbe irragionevole limitare le possibilità di attracco agli yacht di minore dimensione siccome gli spazi della nostra darsena lo consentono, d'altronde negli anni si sta assistendo alla crescita esponenziale delle dimensioni delle imbarcazioni da diporto, oggi definite gigayachts.

Cogliamo l'occasione infine per sollecitare provvedimenti rapidi per la messa in sicurezza del Porto Vecchio che, nonostante gli impegni assunti dall'Autorità Portuale, continua a versare in condizioni di estrema precarietà con grave danno per operatori e utenza. L'insabbiamento dell'imboccatura è giunto a livelli inaccettabili, ma non si vedono interventi concreti.

Nel rinnovare il ringraziamento per il contributo finora dato a tutela degli interessi degli imprenditori portuali della nostra città, che credono fortemente nelle opportunità di crescita del territorio legati ad un PRP dotato di idonea visione strategica, restiamo a disposizione per eventuali approfondimenti.

Cordiali saluti.

Il Presidente

Dr. Marco Tricoli

