



Spett.le **Provincia di Crotone**

Alla c.a. del Presidente

Via M. Nicoletta, 28 - 88900 Crotone

protocollogenerale@pec.provincia.crotone.it

Spett.le **C.C.I.A.A. di Crotone**

Alla c.a. Commissario Straordinario

Via A. De Curtis, 1 - 88900 – Crotone

protocollo@kr.legalmail.camcom.it

Spett.le **Comune di Crotone**

Alla c.a. del Sindaco

Piazza della Resistenza, 1 - 88900 - Crotone

protocollocomune@pec.comune.crotone.it

E p.c. Spett.le **Regione Calabria**

Alla c.a. del Presidente

On. Gerardo Mario Oliverio

Via Sensales - 88100 - Catanzaro

presidente@pec.regione.calabria.it

Spett.le **Capitaneria di Porto di Crotone**

Alla c.a. del Comandante

Via Miscello da Ripe, 5 - 88900 Crotone

cp-crotone@pec.mit.gov.it

Crotone, 29 giugno 2015.

Oggetto: osservazioni sulla bozza preliminare di Piano Regolatore Portuale del Porto di Crotone.

Egregi Signori,

il tema del Piano Regolatore Portuale di Crotone riveste indubbiamente un'importanza strategica per lo sviluppo dell'infrastrutturazione marittima nazionale e per l'intero territorio crotone. Questa valutazione è stata condivisa tra una delegazione di operatori del Porto di Crotone e i vertici dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro durante un recente incontro, nel corso

del quale è emersa la volontà dell'ente di procedere in tempi ristretti all'approvazione del preliminare di PRP.

Valutiamo che l'impegno a concludere la fase iniziale dell'iter, con la convocazione a breve del Comitato Portuale, sia un dato positivo oltre che una risposta alle aspettative del mondo degli operatori portuali che ritengono urgente l'adozione di tale strumento di pianificazione territoriale.

Nel corso di questi anni tra coloro che vivono quotidianamente il porto è sorto un dibattito spontaneo sulle scelte operate attraverso la bozza preliminare di PRP. Un dibattito condotto con l'obiettivo di supportare le ipotesi avanzate dai progettisti, così da fornire suggerimenti per possibili miglioramenti diretti a rendere il PRP maggiormente aderente alle esigenze della realtà portuale.

Alcune delle ipotesi emerse sono state condivise con la CCIAA di Crotone, oltre che esposte durante forum e incontri di commissioni consiliari del Comune di Crotone.

Oggi, dopo un confronto condotto con il supporto di professionisti e tecnici del settore, sia in ambito di ingegneria nautica che urbanistica, riteniamo opportuno sottoporre agli enti direttamente rappresentativi del nostro territorio in seno all'organismo che andrà ad approvare il documento di pianificazione, alcune osservazioni emerse con maggiore forza e che valutiamo di forte impatto sul futuro della portualità Crotonese.

Il presente documento è frutto di un lavoro di confronto e condivisione condotto insieme alle principali associazioni di categoria del territorio, che hanno inteso unirsi agli operatori portuali in questo percorso di partecipazione attiva alle scelte di piano.

Fra i punti emersi evidenziamo quanto segue:

1) Orientamento delle banchine destinate alle grandi navi

Dalla proposta di PRP del 2012 si rileva la scelta per un orientamento Est-Ovest che, come si evince dalla relazione fornita il 23/05/2014 dai tecnici incaricati dall'Autorità Portuale per opportune simulazioni di manovra, in alcune condizioni anemometriche presenta delle forti criticità in termini di sicurezza.

Tali prove effettuate al simulatore di manovra presso il Cetena (Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova), dal pilota del porto in presenza dell'Autorità Marittima ed Autorità Portuale hanno evidenziato l'impossibilità ad eseguire in sicurezza manovre di ingresso/uscita con venti di traversia di intensità superiore ai 15 nodi.

Tale condizione risulta essere molto frequente sia durante il periodo invernale che in quello estivo. Appare pertanto evidente che la costruzione di una banchina orientata Est-Ovest penalizzerebbe lo scalo crotonese rendendolo poco sicuro, con il rischio di ritardi nelle partenze o di annullamenti di scalo all'arrivo. Circostanze già verificatesi nonostante il modesto numeri di attracchi ad oggi effettuati. Nonché dividendo a metà l'ampio bacino del porto nuovo con una singola banchina.

Naturalmente queste limitazioni sono subordinate alla tipologia di mezzi di rimorchio portuale oggi operanti nello scalo crotonese, e l'impiego di mezzi più moderni e potenti ovvierebbe in parte a tale inconveniente. Ma è altresì evidente che i volumi di traffico di questo porto, non consentono di mantenere tali mezzi e pertanto nessuna società verosimilmente andrebbe ad

investire proprie risorse in tale direzione così rischiosa.

Rimane pertanto plausibile e realistica la sola ipotesi di banchine che abbiano un orientamento prossimo alla direzione Nord-Sud, in modo tale da effettuare l'evoluzione nell'ampio bacino disponibile e le manovre di ormeggio/disormeggio con una superficie di esposizione velica ridotta al minimo. Ovvero con la prua controvento nella direzione del vento dominante.

Va considerato inoltre che il traffico crocieristico è in forte aumento rispetto alle stime dell'epoca e che le simulazioni sono state condotte considerando soltanto alcune delle variabili effettivamente riscontrabili nel porto, pertanto le soluzioni proposte per ovviare alle criticità rilevate appaiono non sostenibili dal punto di vista commerciale.

Le stesse rilevazioni e le analisi dei dati storici di ventosità andrebbero analizzate considerando non solo ed esclusivamente i venti di traversia rispetto alla banchina, ma gli stessi compresi in un range di almeno $+30^\circ$ e -30° , tenendo presente che se anche il vento spira nel corso di una giornata per 3-4 ore vi è il rischio che la nave dovendo arrivare o partire in quelle ore, come già precedentemente evidenziato, possa saltare lo scalo e se è in partenza debba ritardare la stessa.

2) Spazi per la cantieristica

Seppure prevista un'area destinata alle attività cantieristiche, a nostro parere e su sollecitazione degli operatori direttamente interessati, gli spazi riservati appaiono insufficienti e non adeguatamente strutturati. Sarebbe auspicabile aumentare le superfici dedicate a cantieri, prevedendo al contempo idonei spazi di carenaggio e sollevamento da destinare alla manutenzione di grandi imbarcazioni con l'ausilio di sistemi di travel lift e syncro lift.

3) Parco urbano e sviluppo di Spiaggia delle Forche

Se da un lato appare apprezzabile l'idea di valorizzare l'area di Spiaggia delle Forche mediante la creazione di un parco urbano, dall'altro lato risulta contraddittoria la scelta di circoscrivere lo specchio acqueo antistante con la costruzione di due bracci paralleli alla costa che impedirebbero di fatto il naturale ricambio dei volumi di acqua racchiusi al suo interno, non potenziando il più ampio bacino dell'intera infrastruttura portuale che si trova a poca distanza dal centro cittadino. Resterebbe inoltre da risolvere, precedentemente alla costituzione del parco, il problema della foce del Pignataro che sbocca proprio in tale area, oltre che a varie tubature fognarie che allo stato attuale riversano sempre sulla stessa riva i liquami in mare. Inoltre la possibilità di operare dragaggi a idonee profondità permetterebbe la bonifica dei fondali dai metalli pesanti dell'area Sin.

4) Bracci a protezione della darsena Est e imboccature portuali

La proposta di PRP prevede il posizionamento di due bracci contrapposti all'ingresso della darsena Est, allo scopo di proteggere la stessa dal moto ondoso che si genera per effetto dei venti settentrionali.

Emerge che le dimensioni e il posizionamento di tali bracci determinerebbero una forte limitazione all'ingresso di grandi imbarcazioni (maxi yacht) che potrebbero utilizzare l'approdo

per scopi turistici o tecnici a causa della riduzione degli spazi utili di manovra. Ed inoltre non assolverebbero a pieno alla stessa funzione frangivento che determina il moto ondoso all'interno del predetto bacino.

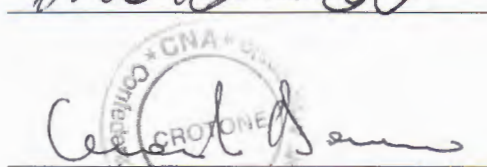
Inoltre è opportuna anche un'analisi dettagliata per quanto riguarda le due imboccature portuali, quella del porto vecchio e quella del porto nuovo, soggette da secoli a evidenti problemi di insabbiamento e scarsa protezione dal moto ondoso.

Sulla base di tali considerazioni, chiediamo che le scelte progettuali siano riviste in relazione alle criticità sopra enunciate.

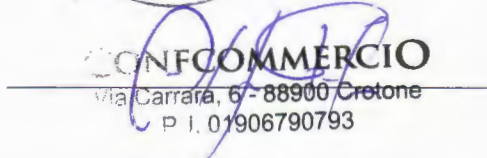
E' nostro auspicio che le considerazioni qui esposte in breve, ma frutto di una approfondita quanto condivisa analisi nel mondo degli operatori portuali, siano fatte proprie dalle Istituzioni locali che rappresentano Crotona all'interno dell'Autorità di Gioia Tauro. Avremmo comunque piacere ad un incontro, per illustrare con maggiore dettaglio le nostre osservazioni.

In attesa di un cortese riscontro, l'occasione ci è gradita per porgere i nostri più cordiali saluti.


**ASSOCIAZIONE
OPERATORI PORTUALI E MARITTIMI**
Codice Fiscale 91052040793

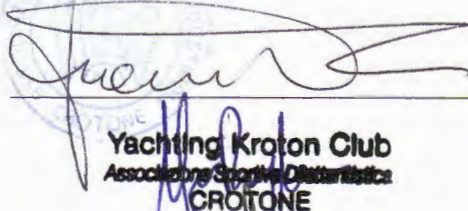

**CONFERENZA
CROTONA**


**ANCE
CROTONA**


CONFCOMMERCIO
Via Carrara, 6 - 88900 Crotona
P.I. 01906790793


Piero de Luca


CONFESERCENTI
SEZIONE PROVINCIALE ESERCENTI
CIAI TURISTICHE E DEI SERVIZI
Via Roma, 2 - tel. 0962.903478
89068 CROTONA
P.I. 91027340792


Yachting Kroton Club
Associazione Sportiva Dilettantistica
CROTONA


LEGA NAZIONALE ITALIANA
CROTONA