



AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

LINEE GUIDA  
PER LA REDAZIONE DEL  
PIANO REGOLATORE PORTUALE  
DI  
CROTONE

Crotone, febbraio 2009

## INDICE

<i>1. FINALITA'</i>	<i>pag. 3</i>
<i>2. PRINCIPI</i>	<i>pag. 4</i>
<i>3. OBIETTIVI GENERALI</i>	<i>pag. 6</i>
<i>4. STRATEGIE</i>	<i>pag. 8</i>
<i>5. ITER AMMINISTRATIVO</i>	<i>pag. 10</i>
<i>6. CONTENUTI ELABORATIVI</i>	<i>pag. 12</i>
<i>7. IL QUADRO CONOSCITIVO – CROTONE</i>	<i>pag. 16</i>
<i>8. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2006 – 2008</i>	<i>pag. 24</i>
<i>9. IL QUADRO PREVISIONALE DEGLI INTERVENTI</i>	<i>pag. 25</i>

## 1. FINALITA'

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.), secondo le disposizioni contenute nella Legge 28 Gennaio 1994 N°84, è uno strumento di programmazione che disciplina l'ordinamento, le attività portuali, dettando principi e direttive in ordine alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso. La dimensione dello strumento di pianificazione, in ordine alla classificazione del porto oggetto di P.R.P., si pone come mezzo di confronto e di raccordo ideale tra la scala di pianificazione degli strumenti regionali dei trasporti e quella comunale e di dettaglio. Da un lato infatti, dovrà recepire le indicazioni generali derivanti dagli strumenti di programmazione e pianificazione d'ordine superiore, dall'altro accoglie gli interessi degli enti locali e degli attori pubblici e privati che operano nel settore. Riveste, quindi, un ruolo strategico nella composizione delle scelte espresse ai diversi livelli di decisione, pertanto, il PRP è lo strumento legislativo concernente il "Riordino della legislazione in materia portuale" e sovrintende la pianificazione del territorio portuale, con un orizzonte temporale di 10-15 anni.

In particolare, l'Art.5 della suddetta legge precisa al comma 1 che: *"L'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione delle aree interessate"* ed al comma 2 che *"Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti"*.

Innovando profondamente rispetto ai Piani Regolatori dei porti predisposti prima del 1984 il PRP è così divenuto uno strumento di pianificazione assai più articolato, configurandosi come PIANO STRUTTURALE delle scelte strategiche d'assetto e di sviluppo spaziale e funzionale dell'area portuale, come anche di sostenibilità ambientale e dell'identità culturale dei luoghi, in una visione organizzativa unitaria, proiettata nella prospettiva temporale di dieci – quindici anni, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all'integrazione con le reti di comunicazione del territorio.

Attraverso lo strumento del Piano Regolatore Portuale si deve garantire una crescita ordinata del porto e consentire un razionale sviluppo urbanistico.

L'applicazione della L. 84/94 mira a raggiungere gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e affida all'Autorità Portuale le funzioni di programmazione, controllo e vigilanza sulle attività portuali e l'assegnazione della gestione dei servizi all'imprenditoria privata, portando un regime di concorrenza alle attività portuali.

## 2. PRINCIPI

Il processo di costruzione del P.R.P., inteso come continua dialettica di rapporti e contributi di tutti gli enti e soggetti coinvolti, è uno strumento di pianificazione atipico, ben diverso dagli altri piani urbanistici e territoriali, perché diversa è la natura del porto: assieme sede d'attività imprenditoriali, nodo di una rete infrastrutturale e logistica in rapida evoluzione, territorio di confine – spesso di grandissimo pregio – tra il mare e il territorio.

Questa specificità e caratteristiche innovative del PRP hanno determinato una varietà di interpretazioni ed approcci diversi da parte delle Autorità Portuali, incertezze, difficoltà di valutazione da parte degli organi deputati all'approvazione del Piano.

Per sopperire a queste esigenze, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha predisposto un ampio documento denominato "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali", diramate con circolare prot. n.17773 in data 10/10/2004.

A queste indicazioni ci s'ispirerà per la redazione del Piano, con le integrazioni e le specificità dettate dalle caratteristiche del porto di Crotona e del contesto urbano e territoriale che lo circonda.

I criteri metodologici più significativi delle "Linee guida" cui si è fatto riferimento possono essere così sintetizzati:

- il PRP ha carattere di **piano strutturale** e – come tale – *“definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con le città ed il territorio”*;
- il PRP mette a fuoco gli scenari di sviluppo del porto e si configura come **strumento di gestione e di supporto alle valutazioni**, tale cioè da fornire la griglia degli elementi necessari a valutare la coerenza, la compatibilità e la fattibilità degli interventi infrastrutturali ed operativi possibili – da chiunque promossi – anziché preconstituire un quadro di riferimento rigido, non suscettibile di governare efficacemente il rapido divenire della realtà portuale;
- questa caratteristica di **flessibilità** del PRP consente di trarre dalla griglia di riferimento e dall'insieme dei criteri precisati nel Piano gli elementi di valutazione necessari alla

Autorità Portuale per definire i singoli progetti o programmi di intervento per quanto riguarda sia l'*assetto infrastrutturale* sia l'*organizzazione funzionale* del porto;

- ciò beninteso entro i *limiti* previsti dal Piano stesso che – a salvaguardia della coerenza del quadro complessivo – indica quali siano le *modifiche non sostanziali* dell'assetto infrastrutturale che non si configurano come variante e quali siano le "*famiglie*" di *funzioni compatibili*, e pertanto ammissibili nelle diverse aree perché presentano analoghi carichi urbanistici ed ambientali;
- in definitiva, dalle caratteristiche strutturali del PRP deriva uno stimolante impegno per l'Autorità Portuale, chiamata ad un *ruolo attivo di governo del territorio* anziché al semplice accertamento di conformità al Piano dei singoli interventi. L'attuazione del Piano deve essere "pilotata" dalla Autorità mediante lo strumento del Piano Operativo Triennale (POT), supportato dagli studi ed approfondimenti necessari per la validazione dei diversi interventi e dei relativi progetti. Dalla capacità della Autorità Portuale nell'esercitare questo compito e far fronte a queste accresciute responsabilità dipendono largamente l'efficacia del Piano e lo sviluppo del porto, dei Comuni e del territorio.

### 3. OBIETTIVI GENERALI

Il PRP:

- a) delimita gli ambiti del porto in cui allocare le diverse funzioni;
- b) disegna l'assetto planimetrico complessivo dei due bacini;
- c) destina le aree strategiche per il futuro sviluppo;

Entro l'ambito portuale sono comprese eventuali aree destinate :

- alle attività industriali e artigianali;
- all'attività cantieristica e diportistica;
- alle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- all'allocazione dei servizi
- alla residenza funzionale allo sviluppo e al turismo;

Il PRP individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.

Dall'attento esame della terminologia utilizzata dal legislatore nella definizione di PRP, si rileva l'uso inequivocabile delle parole *ambito*, *assetto* e *area*:

- a) l'**ambito** è il perimetro entro il quale vigono le previsioni del PRP;
- b) l'**assetto** è il "lay-out" del porto;
- c) le **aree** sono porzioni di territorio portuale comprese entro l'*ambito*, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Il P.R.P. stabilirà l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate agli scali Industriali, Commerciali e Passeggeri, all'attività cantieristica e della pesca, alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Dovranno essere prese in considerazione le proiezioni di sviluppo relative ai comparti: industriale e commerciale, passeggeri e crocieristica, peschereccia, diporto nautico, cantieristica navale. Questo, perché il nuovo Piano Regolatore Portuale dovrà considerare la multifunzionalità dello scalo come risorsa unica: il traffico commerciale (passeggeri, merci), il traffico crocieristico, il diporto nautico, la cantieristica, la pesca e l'eventuale lavorazione di prodotti ittici, che rappresentano i settori principali e strategici dell'economia portuale. Il progetto dovrà quindi essere elaborato considerando ambiti distinti ma interdipendenti, il porto operativo e le interazioni: porto-città, porto-aree industriali, città-diporto-turismo.

L'elaborazione del PRP di Crotone dovrà svolgersi, da un lato, riferendosi alle Linee Guida per quanto riguarda il rigore e la completezza delle analisi e degli studi specialistici di

supporto, dall'altro, cercando di fornire un contributo propositivo allo sviluppo del territorio. Un particolare impegno dovrà essere dedicato a ricercare un punto di equilibrio tra il livello di definizione del disegno fisico del porto e delle sue principali infrastrutture e quello della normativa tecnica destinata a governare l'uso del porto, le funzioni e le attività che in esso ed attorno ad esso si svolgono e dovranno svolgersi, gli interventi e le opere da eseguire. Se su questo equilibrio si svilupperà la formulazione del progetto il piano potrà essere formulato su pochi e semplici criteri:

- 1. Chiarezza normativa-tecnica del Piano e capacità di vincolare gli indirizzi di fondo e gli aspetti realmente importanti;*
- 2. Costante verifica, aggiornamento ed implementazione nella gestione del Piano, con riferimento alle iniziative, ai piani ed ai programmi comunitari, nazionali e regionali in materia;*
- 3. Massima apertura a iniziative e investimenti privati, purché conformi alle scelte complessive del Piano e sinergici allo sviluppo dell'insieme.*
- 4. Rispetto delle previsioni contenute nel PRG di Crotona;*
- 5. Massima attenzione al tema della bonifica delle aree inquinate come sito d'interesse nazionale e relazione con questo;*
- 6. Riqualficazione per usi urbani, con la creazione di un waterfront sulla consortile nel rispetto dell'azione amministrativa e della presenza della STU del PORTO e della STAZIONE;*
- 7. Risoluzione delle criticità dell'esercizio delle attività portuali, penalizzate dalla carenza di servizi e adeguati spazi;*
- 8. Razionalizzazione e ricollocazione di alcune infrastrutture portuali;*
- 9. Proposta tecnico-progettuale per la risoluzione delle problematiche di insabbiamento dell'imboccatura del porto vecchio;*
- 10. Aderenza alle azioni previste dal redigendo Piano Strategico Comunale;*
- 11. Verifica di coerenza e implementazione delle azioni di sviluppo programmatico del Piano Strategico Provinciale;*

Lo svolgimento dell'incarico dovrà evidenziare, sviluppare approfonditamente, e risolvere problematiche sui seguenti aspetti tecnici :

- Aspetto marittimo e della modellistica idraulica;
- Aspetto Urbanistico ed architettonico;
- Aspetti Ambientali-studi d'impatto;
- Aspetti trasportistici : connessioni terrestri;
- Aspetti socio-economici;
- Aspetti geologici;
- Aspetti geotecnici;

#### 4. STRATEGIE

Vocazioni e obiettivi naturali da perseguire per lo sviluppo del porto e dell'area industriale di Crotona e del Marchesato si possono riassumere in alcune parole-chiave:

- *competitività,*
- *polifunzionalità,*
- *intermodalità,*
- *sicurezza,*
- *valorizzazione del sistema insediativo locale.*

Accrescere la posizione competitiva di Crotona realizzando un gateway ferroviario (intermodalità) unitamente alla formazione di un comparto per il traffico passeggeri e merci da e per la Grecia.

Sintetizzando le analisi e le considerazioni sviluppate negli studi preparatori, i temi conduttori del piano, strettamente correlati l'uno all'altro, possono essere così individuati:

**1.** utilizzare al meglio le strutture portuali esistenti (opere di difesa, banchine, piazzali), portando a termine i completamenti strettamente necessari ad assicurare che i due bacini siano sufficientemente protetti, e le integrazioni indispensabili a garantire una perfetta rispondenza alle esigenze di un porto efficiente e competitivo;

**2.** spostare il più possibile a nord - avvicinandolo alla zona industriale - il porto commerciale, assicurandogli gli accosti, i piazzali ed i servizi necessari al suo funzionamento in condizioni ottimali in base agli scenari di traffico previsti, soprattutto mettendolo in condizione di potersi espandere all'occorrenza nella stessa direzione, cioè verso la zona industriale ove sono più agevoli gli accessi stradali e ferroviari;

**3.** Riquilibrare il waterfront urbano immediatamente antistante e sottostante il centro storico dall'attività commerciale del porto, recuperando la linea di costa - e con essa i vecchi insediamenti industriali dismessi, i piazzali e le banchine - ad un uso squisitamente civile, orientato allo sviluppo turistico in generale (balneazione, diporto, attività crocieristica, convegnistica, ludica) ma altrettanto fortemente integrato con il tessuto urbano;

**4.** creare le premesse per una corretta ripartizione del traffico marittimo fra i porti calabresi, considerando che Crotona ha tutte le potenzialità per sviluppare il traffico commerciale e il traffico crocieristico, grazie soprattutto alla centralità di Crotona rispetto all'Ionio e alle sue risorse turistiche;

**5.** sviluppare infine il turismo, ed in particolare il turismo nautico, in tutte le sue forme (stanziale, di transito, d'armamento) e con tutte le sue componenti, attraverso la creazione di un vero e proprio "polo nautico" comprendente marina, charter, traghetti e gite per la Grecia, riparazioni e manutenzioni, alberghi, servizi alle barche e alle persone, una stazione marittima

attrezzata anche come auditorium e sala convegni, centro commerciale e sportivo, spiaggia, eccetera.

La redazione del Piano regolatore portuale dovrà avere un indirizzo emergente che riguarda due aspetti strategici e precisamente:

- l'esigenza che i Piani portuali, così come sta avvenendo per i Piani comunali, abbiano sufficienti gradi di flessibilità allo scopo di conservare validità per tutto il periodo della loro vigenza, non ingabbiare gli Enti gestori in limitazioni e regole che rapidamente diventano obsolete, non obbligarli a frequenti varianti o ai cosiddetti adeguamenti tecnico-funzionali;

- ferme restando le esigenze di carattere operativo e gestionali del porto, la sua strumentazione urbanistica portuale, l'intero assetto del waterfront urbano e lo stesso uso degli specchi acquei, devono integrarsi armoniosamente con il tessuto urbano, e quindi con l'urbanistica comunale, sposandone il più possibile le cause e le ragioni, allo scopo di restituire alla città le aree che risultano più essenziali ai cittadini che agli operatori portuali.

In questa ottica è essenziale un approccio unitario e l'integrazione tra le diverse realtà portuali calabresi al fine di poter avere un uso appropriato delle risorse ed una adeguata strategia nella programmazione del territorio.

Tale integrazione sarebbe possibile attraverso l'applicazione della VAS al P.R.P. di Crotona e sarebbe auspicabile applicarlo a tutti i Piani di competenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

La direttiva sulla VAS, infatti, riveste notevole rilievo per la realizzazione di una politica di sviluppo ambientalmente sostenibile avendo come finalità primaria quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nella elaborazione di piani e programmi.

Il carattere normativo del P.R.P., dovrà essere solido e flessibile al contempo, volto prevalentemente a regolare i ruoli e le attività degli attori interessati all'ambito portuale e non. Dovrà richiedere capacità creative, sensate e legittime finalizzate all'elaborazione di scenari di sviluppo per il rilancio dell'infrastruttura e condivisi dalla collettività.

Il P.R.P. dovrà essere coordinato con la programmazione finanziaria ed il sistema di finanziamenti europei (PON, POR), statali e regionali e con gli strumenti strategici dei diversi enti interessati. Ciò in modo da facilitare i meccanismi di attuazione del Piano stesso che coinvolgono enti di vario livello e settori diversi operanti sul territorio. Inoltre il P.R.P. dovrà essere in grado di attivare risorse finanziarie, in particolare fondi strutturali europei, ed opererà per rendere il territorio in grado di attrarre investimenti esterni.

## 5. ITER AMMINISTRATIVO

Per quanto riguarda la procedura amministrativa per l'approvazione del PRP, l'art.5 della Legge n.84/1994 prevede, nell'ordine:

- l'intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- l'adozione del piano da parte del Comitato Portuale o dell'Autorità Marittima;
- il parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- la pronuncia di compatibilità ambientale a seguito dell'espletamento delle procedure di VIA o VAS;
- l'approvazione da parte della Regione.

L'intesa con il Comune (preventiva all'adozione del PRP) rappresenta uno dei fondamentali strumenti di pianificazione concertata della gestione del territorio.

L'elevazione a rango di strumento di pianificazione ha comportato l'allargamento a 360° dei contenuti del piano, che ora coinvolgono una molteplicità di aspetti afferenti ad un ampio spettro di discipline tecniche, economiche, sociali ed ambientali. A mero titolo esemplificativo:

- tendenze evolutive dei trasporti marittimi;
- tendenze evolutive delle costruzioni navali;
- aspetti meteomarini e relativi alla navigazione;
- ingegneria idraulica;
- ingegneria marittima (portuale e costiera);
- ingegneria strutturale;
- ingegneria dei trasporti e logistica;
- geotecnica;
- urbanistica e pianificazione territoriale;
- macroeconomia;
- aspetti finanziari;
- ingegneria ambientale (mitigazione degli impatti e misure compensatrici);
- sicurezza (con particolare riferimento alla disciplina delle merci pericolose);
- aspetti sociali.

Occorre allora assicurare un comune approccio metodologico nel conferimento di un grado di "flessibilità" alle previsioni di piano, con particolare riferimento all'assetto plano-altimetrico delle opere in generale (opere portuali esterne o interne; opere a terra) e alle funzioni delle *aree e degli edifici* compresi nell'*ambito*.

Il PRP può essere assimilato, come si è detto, ad un piano di tipo strutturale, strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si può adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, che costringono a continue “correzioni di rotta”, pur nell’ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo.

Il PRP delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell’area portuale, definendone l’ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l’identità culturale dei luoghi.

Gli obiettivi possono poi essere opportunamente gerarchizzati utilizzando una struttura ad albero, a partire da un omologo “albero dei problemi”, così articolata:

- obiettivo generale;
- macro-obiettivi;
- obiettivi specifici,

con evidenziazione delle eventuali priorità.

La definizione compiuta del complesso degli obiettivi di piano in 10-15 anni rappresenta la politica di sviluppo sostenibile del territorio compreso entro l’ambito di piano.

È del tutto evidente che il contenuto dei singoli elaborati va ragionevolmente graduato, caso per caso, in funzione dell’importanza e/o della criticità degli aspetti sottesi.

## 6. CONTENUTO ELABORATIVO

Gli elaborati costituenti il Piano devono fornire una compiuta evidenziazione dei processi attraverso cui sono state elaborate le scelte previsionali e gli indirizzi strategici alla base degli interventi proposti.

Per assolvere a tale funzione deve essere corredato dei seguenti elaborati:

1. relazione generale;
2. elaborati grafici di piano;
3. elaborati integrativi di piano;
4. norme d'attuazione;
5. allegati:

*elaborati di documentazione;*

*studi di settore.*

### - **Relazione generale**

La relazione generale del PRP ha i seguenti obiettivi primari:

- fornire una adeguata testimonianza del percorso metodologico adottato nelle fasi di formazione della proposta di PRP, anche con riferimento ai distinti sotto ambiti;
- descrivere i contenuti della proposta di PRP;
- fornire una ragionata sintesi degli studi di settore a supporto del percorso di pianificazione;
- indicare le fasi attuative del piano nel tempo e la stima dei costi dei correlati interventi.

Tali obiettivi primari comprendono tra l'altro:

- la descrizione e la valutazione della situazione esistente sotto il profilo sia fisico morfologico/funzionale (naturale, storica, culturale, ambientale, infrastrutturali, funzionale, ecc.) sia istituzionale e programmatico (soggetti, proprietà, concessioni, vincoli preordinati, stato della pianificazione ed attuazione, ecc.), considerata in riferimento all'area portuale, al contesto urbano-comunale, all'assetto territoriale regionale e come rappresentata nei grafici di documentazione;
- l'illustrazione degli obiettivi e delle strategie generali e specifiche adottate dal piano, delle operazioni di piano e di progetto e la descrizione del modello di assetto morfologico-funzionale adottato, motivando ed argomentando le scelte sia in coerenza

con le linee di programmazione e pianificazione sovraordinate, sia con lo stato, le potenzialità, anche in termini di offerta, dell'area portuale e le esigenze del contesto urbano;

- l'illustrazione delle motivazioni che hanno fatto scaturire le scelte di piano, in ordine alla sostenibilità ambientale e sociale degli interventi, alla fattibilità economica degli stessi;
- l'illustrazione dei regimi normativi e delle regole, degli strumenti e delle priorità operative adottate nelle norme d'attuazione; l'indicazione degli strumenti e delle procedure di validazione preventiva degli interventi attuativi in rapporto agli obiettivi e requisiti previsti dal piano.

#### **- Elaborati grafici di piano**

Riguardano, nella generalità dei casi:

- a) la delimitazione dell'ambito di PRP con l'individuazione dei sotto-ambiti;
- b) l'indicazione delle aree demaniali marittime, della cinta doganale e dei confini amministrativi tra Comuni limitrofi;
- c) l'individuazione delle aree funzionali, interne ai sotto-ambiti, essendo ciascuna area caratterizzata dalla propria destinazione d'uso e dalla famiglia di destinazioni d'uso compatibili ad essa eventualmente correlate;
- d) il sistema dei vincoli sovraordinati e di nuova definizione;
- e) i generali caratteri plano-altimetrici: canali di accesso, avamporto, specchi acquei interni, opere portuali (esterne e interne), piazzali e opere a terra;
- f) l'individuazione degli specchi acquei soggetti a dragaggi e delle aree eventualmente destinate a colmata, con indicazione di massima dei volumi in gioco;
- g) l'indicazione degli spazi, delle aree di servizio e delle attrezzature di uso collettivo;
- h) gli innesti e gli affacci urbani e le direttrici della viabilità stradale e ferroviaria interna ai sotto-ambiti (esistente e pianificata);
- i) le interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie (esistenti e pianificate) all'interno dell'ambito con le reti di trasporto terrestre, esterne all'ambito (esistenti e pianificate o programmate) opportunamente gerarchizzate;
- j) l'individuazione delle aree oggetto di operazioni attuative unitarie, di regimi concessori o d'uso particolari;
- k) l'articolazione temporale e l'evidenziazione delle varie fasi attuative.

Le tavole di PRP hanno valore normativo e devono pertanto essere redatte su cartografia aerofotogrammetrica georeferenziata aggiornata in scala adeguata.

#### **- Elaborati integrativi del piano**

Trattasi di elaborati d'inquadramento territoriale a carattere propositivo, senza valore normativo, e di specificazione delle proposte del piano.

Sono redatti nelle forme e nelle scale più opportune.

Riguardano, tra l'altro, le eventuali sezioni tipologiche delle opere, le proposte nei territori esterni all'area portuale, oggetto di possibili e/o necessarie intese interistituzionali, quali quelle relative ai corridoi ambientali interni o costieri, ai corridoi infrastrutturali di connessione con il territorio e la città, alle aree urbane contigue al porto.

Riguardano, altresì, tutti gli elementi di supporto all'istruttoria per la valutazione del piano sotto il profilo tecnico e ambientale.

#### **- Norme d'attuazione**

Le norme stabiliscono, nelle parti generali, contenuti, elaborati ed efficacia del piano e, nelle parti specifiche, i regimi d'uso e trasformazione delle aree nonché delle opere infrastrutturali ad esse connesse, le dotazioni di servizi collettivi ed i requisiti ambientali, le priorità, le procedure, gli indirizzi progettuali e gli strumenti d'attuazione dei programmi d'intervento.

Le norme, nelle parti specifiche, si articolano in prescrittive e d'indirizzo.

Quelle prescrittive hanno carattere impegnativo e, se modificate oltre i limiti di flessibilità stabiliti, implicano variante al piano.

- Le norme prescrittive riguardano:

- a. l'individuazione dell'ambito di piano con l'articolazione in sotto ambiti;
- b. l'individuazione del generale assetto plano-altimetrico degli elementi costituenti il piano (opere portuali esterne ed interne, specchi acquei, direttrici della viabilità stradale e ferroviaria, piazzali, aree di sosta ed edifici di servizio, etc.), con possibilità di introdurre modifiche a singoli elementi o gruppi di elementi pianificati, in maniera tale che le variazioni eventualmente da introdurre costituiscano "modifiche non sostanziali" degli elementi medesimi, sia in senso assoluto che relativo;

- c. le destinazioni di uso delle aree, nonché le dotazioni di spazi e di servizi di uso collettivo, con possibilità di precisazione e modifica non in variante solo all'interno dei raggruppamenti identificati nei domini di ammissibilità per ciascuna area del sotto-ambito;
- d. il riferimento ad un corredo di condizioni e criteri per la valutazione degli interventi (a livello programmatico e progettuale), sotto il profilo della sostenibilità ambientale, della qualità morfologica e funzionale degli edifici e della fattibilità tecnica ed economica.

### **Studi di settore**

Sono quelli i cui risultati sono sintetizzati nella Relazione Generale, ovvero:

- a) statistica e studio previsionale dei traffici merci e passeggeri;
- b) analisi della compatibilità dei traffici marittimi in relazione alla configurazione di piano (sono raccomandati modelli di simulazione per l'ottimizzazione del grado di occupazione delle banchine);
- c) studio meteomarinico (clima del moto ondoso al largo e sotto costa; livelli del mare; correnti e trasporto solido associato; venti...);
- d) analisi delle ripercussioni indotte dalle nuove opere esterne sulle spiagge adiacenti; analisi del potenziale insabbiamento dell'imboccatura portuale;
- e) studio con simulatore di manovra delle operazioni di ingresso/uscita ed accosto delle navi;
- f) studio dell'agitazione ondosa all'interno del porto (onde di vento e onde di lungo periodo);
- g) studio idrologico e idraulico dei corsi d'acqua che interferiscono con il porto;
- h) inquadramento idrogeologico, geologico e geotecnica;
- i) studio dell'inserimento urbanistico ed architettonico delle nuove infrastrutture portuali con riferimento alle emergenze architettoniche e storico testimoniali;
- j) studio dei collegamenti stradali e ferroviari;
- k) studio delle modalità di trasporto interne all'ambito;
- l) studio evolutivo delle opere di banchina e di protezione del porto sia dal moto ondoso che da fenomeni geologici.

## **7. QUADRO CONOSCITIVO - CROTONE**

### **Cenni storici**

Antica colonia fondata nell'anno 710 a.C., Crotona fu importante centro marittimo commerciale della Magna Grecia.

Alcuni storici lo indicano come ragione principale di tale potenza, tenuto in gran conto degli antichi per l'assoluta mancanza di altro approdo lungo la parte sud orientale delle coste italiche e frequentatissime come porto di collegamento per la Grecia.

Con il declino della potenza coloniale anche il porto di Crotona, persa la funzione di centro marittimo e commerciale, scomparve.

Le favorevoli condizioni tecnico-nautiche, rispetto a tutto il litorale che va da Taranto a Reggio Calabria e la funzione regionale che la posizione geografica naturalmente conferisce a Crotona, riproposero la necessità di un porto e si deve probabilmente a Carlo V l'iniziativa di far costruire un approdo, nei pressi del castello che porta il suo nome, proporzionato al modestissimo traffico di "cabotaggio" che si svolgeva all'epoca lungo le coste calabre. Nel XVIII secolo l'approdo dovette essere ampliato e munito di molo foraneo fino a formare l'attuale Porto Vecchio.

Per venire incontro alle ulteriori necessità, nel 1868 fu iniziato uno studio in base a due progetti: uno per l'ingrandimento del porto esistente e l'altro, alla fine approvato, per la costruzione di un Porto Nuovo a NE della città. Solo dopo la fine dell'ultima guerra fu completato il molo foraneo.

Crotona, quindi, dispone di due porti: uno situato a sud, di antichissima costruzione, denominato Porto Vecchio, l'altro di maggiore ampiezza situato nell'insenatura della città verso nord denominato Porto Nuovo.

Il Porto di Crotona subì danni di notevole entità sia per l'effetto dei numerosi bombardamenti aereo-navali dell'ultima guerra, sia in dipendenza di una notevole mareggiata nel gennaio del 1940.

Il Porto di Crotona ha una funzione geopolitica e geoeconomia che non può e non deve esaurirsi entro i confini geografici di quella pur vastissima zona di cui Crotona è il capoluogo naturale.

Sul piano dell'ammodernamento delle infrastrutture dello scalo, va menzionata l'attività del Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Crotona che ha promosso iniziative per l'acquisto di attrezzature per la movimentazione delle merci e per l'adeguamento delle nuove banchine del Molo di Sottoflutto del porto a più specializzate operazioni portuali.

Il Porto di Crotona è completamente isolato dalla rete ferroviaria nazionale e mal servito dalla rete viaria, non essendo la Statale 106 in grado di assicurare accettabili standard di rendimento nel trasporto su gomma, e nel prossimo futuro, nell'ambito della politica Nazionale e Regionale dei

trasporti, è certo che la mancata realizzazione di infrastrutture per lo smistamento intermodale delle merci, determinerà il definitivo declino della struttura portuale.

I passaggi fondamentali per garantire la funzionalità del porto sono tre:

- miglioramento dei collegamenti viari;
- recupero delle aree degradate contigue alla zona portuale;
- completamento funzionale del porto.

### **Caratteristiche del Porto di CROTONE**

Protetto dal molo foraneo, lungo 480 metri e dal moletto "Sanità", il Porto Vecchio è munito di cinque banchine per complessivi 811 metri con una superficie utile di 4.725mq.

Per i suoi bassi fondali, l'entrata difficoltosa e il progressivo insabbiamento cui è soggetto l'imboccatura lungo il lato esterno di Molo Sanità, tale porto è utilizzato per le piccole imbarcazioni da pesca e per il diporto nautico; inoltre le svariate concessioni presenti sulle banchine per attività di diporto non garantiscono adeguati livelli di servizio al turismo. Il porto vecchio è un buon ridosso per venti dei I, III e IV quadrante, mentre i forti venti invernali del II quadrante creano una pericolosa e fastidiosa risacca.

Il Porto Nuovo è protetto da due moli: quello foraneo lungo 1.725 metri, di cui 400 metri banchinati, per una superficie totale di 10.000mq., e dal molo di sottoflutto lungo 900 metri interamente banchinato, per una superficie di 120.000 mq. Il Porto Nuovo comprende inoltre: il Molo Giunti lungo 300 metri diviso in due scaglioni, banchinato su un solo lato, della superficie di 12.000 mq, ove vi sono, ormeggiate le motovedette della Capitaneria di Porto, della Guardia di finanza e dei Carabinieri e la banchina di Riva lunga 500 metri completamente banchinata con una superficie di 15.000 mq. Quasi tutte le banchine sono munite di parabordi.

Nel Porto Nuovo, fra il molo di sottoflutto e il molo Giunti, è racchiusa una rada di attesa e ridosso per piccole navi di lunghezza non superiore ai 100 metri e di pescaggio non superiore ai 5,50 metri. In detta area si stanno completando i lavori per la costruzione di moli e banchine.

I fondali, nell'area portuale commerciale, sono variabili e sono oggetto di lavori di dragaggio, ancora in corso.

Il fondale, in prossimità del banchina del piazzale di sottoflutto, raggiunge la profondità di 9,50 metri. Il fondo è buon tenitore.

Il porto è ben riparato da tutti i venti e rari sono i casi di presenza di risacca, mai molto forte; notevoli difficoltà vi sono invece, per l'entrata in porto in presenza di venti forti dal I e II quadrante.

Le funzioni amministrative di competenza dell'autorità marittima sono svolte dalla Capitaneria di Porto, del compartimento di CROTONE.

I compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 sono espletati a partire dal 11/11/2005, data della delibera regionale per l'adesione del porto di Crotona all'Autorità Portuale di Gioia Tauro .

Le funzioni amministrative sono espletate dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Il porto inoltre è dotato di un distaccamento di Vigili del Fuoco per i servizi di sicurezza antincendio portuale.

I controlli delle merci in transito dal *gate* di ingresso/uscita dal porto sono effettuati da personale della Guardia di Finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Le funzioni di polizia di frontiera sono assicurate dal commissariato di polizia operante in area portuale.

I controlli e le pratiche amministrative di competenza sanitaria sono svolte dall'ufficio di sanità marittima di .....

È altresì operante in porto l'ufficio veterinario e l'ufficio P. I. F..

Il servizio di pilotaggio è assicurato dalla Corporazione dei Piloti del porto di Crotona.

Il servizio di rimorchio è gestito dalla Società SERS di Ravenna/Napoli con tre rimorchiatori, "Città di Crotona", "Corigliano", "Asterix", in servizio presso il porto e adeguati alle prestazioni richieste.

Il servizio di ormeggio fa capo al Gruppo Ormeggiatori del Porto di Crotona.

È garantito il servizio del chimico di porto a mezzo di personale in possesso dei requisiti di legge.

L'organizzazione del lavoro portuale, sia per quanto riguarda le operazioni portuali che per quanto riguarda i servizi specialistici, è allineato alla normativa della legge 84/94.

Operano in porto stabilmente circa quattro agenzie marittime e imprese portuali e vari operatori per la movimentazione di auto e qualche servizio di terra.





## **Caratteristiche e problematiche del territorio**

Tra le caratteristiche dell'area di intervento le seguenti sembrano importanti al fine di delineare un piano-progetto che risponda alle esigenze della popolazione e ad un equilibrato sviluppo del territorio e dell'infrastruttura portuale:

1. fortissimo declino industriale;
2. parte delle aree della zona industriale presentano diversi livelli di contaminazione, fatto questo che può costituire un ostacolo alla riutilizzazione dell'area stessa (è in corso la caratterizzazione di una enorme area industriale);
3. esiste un grave problema occupazionale a Crotona;
4. la città ha ambizione di diventare una polarità turistica a partire dall'esistenza di un interessante patrimonio storico (che necessita di essere valorizzato)
5. l'esistenza dell'Area Marina Protetta di Capo Rizzuto tra le più grandi e pregiate del mediterraneo, l'area SIC – Foce del Neto, insieme ad altre aree a valenza naturalistica, rappresentano un potenziale enorme per l'attività legate al mare e al porto e sono di supporto alle ambizioni turistiche della costa del Mar Ionio;
6. la sistemazione urbanistica della città necessita degli interventi anche già programmati ma non attuati al fine di riqualificare il fronte- porto;
7. l'esistenza di un porto commerciale (Porto Nuovo) che compete con gli altri porti calabresi e non, costituisce una buona opportunità che va esaltata con un'offerta di adeguati servizi di supporto;
8. il bacino del Porto Vecchio risulta non adeguato sufficientemente alla forte crescita del turismo nautico e al numero di imbarcazioni in transito; una situazione questa che costituisce, data la collocazione geografica particolarmente felice, un' opportunità da utilizzare meglio;

## 8. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2009 – 2011

Gli interventi previsti dal piano operativo triennale 2009- 2011 dall’Autorità Portuale di G.T. e per il Bacino portuale di GIOIA TAURO sono volti a consolidare l’operatività dello scalo principalmente nella funzione di hub di transshipment e sono ispirati dalle scelte strategiche:

- a) Adeguamento infrastrutturale dei bacini e delle opere di accosto alle esigenze di stazza e pescaggio delle nuove navi;
- b) Implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;
- c) Ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali di trasporto (ferrovia e strada);
- d) Potenziamento delle strutture di accosto e dei servizi accessori per traffico di cabotaggio e merci varie;
- e) Realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata;
- f) Creazione di un polo industriale per attività produttive associate all’attività del porto;
- g) Implementazione della security.

Sono in fase di realizzazione le seguenti opere:

- Ampliamento del canale portuale ;
- Pavimentazione dei piazzali Sud ;
- Pavimentazione dei piazzali Est;
- Costruzione della nuova banchina Nord;
- Realizzazione del sistema integrato per la sicurezza del porto;
- Approfondimento dei fondali portuali fino a 17 m e consolidamento delle banchine di accosto con costruzione della III via di corsa delle gru a servizio delle banchine di levante;

Per ciò che concerne gli interventi previsti dall’Autorità Portuale di G.T. per il **Porto di CROTONE**, si deve tener conto di un recente documento in cui, le opere inserite nel POT , sono elencate come di seguito:

1- Escavo passo portuale porto vecchio
2- Escavo dei bacini portuali per ripristinare le quote dei fondali.

3-Rifiorimento e consolidamento di tratti di diga foranea danneggiati dalle mareggiate
4-Realizzazione del canale navigabile di collegamento tra il porto nuovo e quello vecchio
5- Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condi-meteo avverse
6-Realizzazione del secondo lotto di completamento delle banchine del porto industriale fino al molo foraneo e dei retrostanti piazzali
7-Completamento e ripristino banchinamento Molo Giunti
8-Spostamento delle attrezzature del molo Giunti alla banchina industriale esistente
9-Intervento di recupero e di integrazione degli arredi portuali
10- Sistemazione e messa in sicurezza delle banchine esistenti
11- Completamento recinzione portuale
12- Completamento dell'infrastrutturazione delle aree portuali (reti elettriche telefoniche, idriche, trasmissione dati etc.)
13- Realizzazione raccordo ferroviario (stazione Crotone - Porto)
14- Realizzazione nodo intermodale (ferro - gomma - nave)
15- Realizzazione raccordo stradale con la SS 106
16- Interventi di messa in sicurezza della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto
17-Realizzazione delle vie di corsa per gru di banchina dedicate al feederaggio ed eventuale adeguamento strutturale delle banchine in previsione di un approfondimento dei fondali
18 - Centro Direzionale (Stazione marittima, servizi bancari, postali, centro di formazione, presidio medico, agenzie informative)
19 - Realizzazione del mercato ittico
20- Estensione del sistema di security portuale di Gioia Tauro alle aree portuali ed al varco principale
21- Infrastrutture di supporto logistico al sistema di security portuale (Recinzione, varco, lavori edili)
22- Adempimenti gestionali e aggiornamento sistemi in materia di security portuale

## **9. IL QUADRO PREVISIONALE**

Le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale scaturiscono dal ruolo che lo scalo dovrà sviluppare nel quadro delineato dai nuovi scenari del trasporto marittimo internazionale, europeo, nazionale e regionale.

In tale contesto, sulla base degli elementi ad oggi disponibili, e in esecuzione ai programmi e quadri previsti negli strumenti di programmazione economica degli enti di governo del territorio si possono, fin d'ora evidenziare i temi di alcuni degli interventi caratterizzanti l'assetto del futuro strumento di pianificazione e che dovranno rappresentare elemento di indirizzo dell'attività di approfondimento nella redazione del Piano Regolatore Portuale.

Si elencano di seguito gli **interventi previsti dagli enti nei loro programmi:**

### **DSC - DOCUMENTO STRATEGICO COMUNALE**

In riferimento ai programmi dell'ente comunale si fa presente che è in fase di approvazione il documento strategico comunale con i relativi quadri previsionali riguardanti le aree portuali ed il porto. Pertanto, i professionisti incaricati dovranno tener conto, nella redazione del nuovo P.R.P., di tale documento nella sua stesura definitiva.

### **dal DSP DOCUMENTO STRATEGICO PROVINCIALE**

#### **1. DENOMINAZIONE INTERVENTO**

Riqualficazione, potenziamento e adeguamento strutturale dell'infrastruttura portuale esistente, ai fini della realizzazione del porto commerciale - industriale della città di Crotona.

**ENTE PROPONENTE** Comune di Crotona

#### **DESCRIZIONE INTERVENTO**

L'intervento prevede l'adeguamento la riqualficazione, il potenziamento e l'adeguamento strutturale dell'attuale porto commerciale.

I lavori consistono nella realizzazione delle seguenti opere:

- sistemazione water-front

- pontili
- servizi vari
- torri di controllo
- dragaggio
- sistemazione impianti
- demolizione e ristrutturazione edifici vari
- sistemazione area parcheggi

**OBIETTIVI** L'intervento ha lo scopo di migliorare dal punto di vista sia qualitativo che quantitativo la appetibilità del territorio per fini industriali e commerciali

STIMA COSTI 35 MEURO

2.

## DENOMINAZIONE INTERVENTO

Adeguamento delle infrastrutture portuali e sostegno all'attivazione di nuovi servizi nautici

**ENTE PROPONENTE** Provincia di Crotone

**SOGGETTI ATTUATORI** Provincia di Crotone – Autorità Portuale G.T. – Genio Civile  
Opere Marittime

## DESCRIZIONE INTERVENTO

Il programma d'intervento, di potenziamento e di adeguamento infrastrutturale del porto turistico di Crotone risponde all'esigenza di migliorare l'accessibilità al territorio, agevolando l'offerta turistica.

I lavori consistono nella realizzazione delle seguenti opere:

- sistemazione water – front;
- pontili;
- servizi vari;
- torri di controllo;
- dragaggio;
- sistemazioni impianti;
- demolizione e ristrutturazione edifici vari;
- sistemazione area parcheggi.

**UBICAZIONE** Area portuale Comune di Crotone

**OBIETTIVI** Completamento opere strategiche per lo sviluppo economico del sistema integrato portuale al fine di migliorare l'offerta turistica nel territorio, mediante la creazione di 500 nuovi posti barca e delle infrastrutture complementari previste;

Potenziamento e qualificazione rete di trasporto portuale al fine di agevolare ed incrementare la mobilità delle persone, l'accessibilità al territorio e nel territorio

STIMA COSTI 20 MEURO

7) COLLEGAMENTO CROTONE – IGUMENTSA

3.

### DENOMINAZIONE INTERVENTO

Potenziamento e adeguamento strutturale delle infrastrutture portuali e sostegno all'attivazione di nuovi servizi nautici (cabotaggio e passeggeri)

ENTE PROPONENTE Provincia di Crotona

SOGGETTI ATTUATORI Provincia di Crotona – Autorità portuale di G.T. – Genio Civile opere marittime

### DESCRIZIONE INTERVENTO

L'intervento prevede la messa in opera dell'infrastruttura portuale al fine di creare un collegamento turistico euromediterraneo tra la Regione Calabria, utilizzando l'infrastruttura portuale di Crotona, e la Grecia attraverso il porto di Igumenitsa.

UBICAZIONE Area portuale di Crotona

OBIETTIVI Sviluppare il turismo crocieristico verso la Grecia e agevolare il turismo frontaliero dalla Grecia al fine di promuovere le peculiarità paesaggistico-naturale del territorio provinciale

STIMA COSTI 10 MEURO

4.

### DENOMINAZIONE INTERVENTO

Creazione di una piattaforma logistica per la lavorazione, l'imballaggio e lo stoccaggio delle merci

ENTE PROPONENTE

Provincia di Crotona

SOGGETTI ATTUATORI

Provincia di Crotona – Autorità Portuale di G.T. – Regione Calabria Dipartimento trasporti – Genio Civile Opere Marittime

### DESCRIZIONE INTERVENTO

L'intervento è diretto alla realizzazione di un'area retro-portuale adibita alla movimentazione e alla lavorazione delle merci e prevede:

- riconversione apparato industriale e creazione di magazzini destinati a deposito, stoccaggio e
- lavorazioni merci;

- ripristino collegamento binario ferrovia – porto nuovo (ex Calabro lucana) per il trasporto merci dal porto;
- infrastrutturazione dell'area portuale destinata alla logistica (area di sosta) e dell'area pertinente ai
- nuovi magazzini, con dotazione nuove attrezzature per la movimentazione e la lavorazione delle merci (gru a portale, locomotore per la presa e consegna dei treni etc.);
- creazione di edifici destinati a servizi e deposito.

UBICAZIONE Porto di Crotona

OBIETTIVI offrire una base logistica di straordinario interesse strategico nel Mediterraneo per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Est a Ovest e viceversa (Corridoio Meridiano).

STIMA COSTI 50 MEURO

Nell' affrontare il tema si è assunto che ogni intervento di riqualificazione e di trasformazione sostenibile deve considerare i problemi che l'area presenta come delle opportunità.

Sintetizzando gli obiettivi limitatamente alle funzioni portuali, ma non trascurando quanto prima detto circa le funzioni urbanistiche dell'area, si possono elencare le seguenti opere da considerare nella formulazione del P.R.P.:

- 1) **opere di infrastrutturazione finalizzate al consolidamento ed alla crescita della funzione del porto;**
- 2) **realizzazione di un *terminal-traghetti* per l'attracco di navi passeggere con annessi servizi e impianti;**
- 3) **creazione di comparto per la cantieristica con nuove strutture ed impianti destinati alle manutenzioni e riparazioni navali nonché alla costruzione e rimessaggio di imbarcazioni di piccolo e medio tonnellaggio;**
- 4) **razionalizzazione dell'aree per merci rinfuse e solide e impianti e per lo stoccaggio e/o lavorazione delle merci;**
- 5) **completamento dell'ampliamento del porto Nuovo con realizzazione delle banchine e piazzali operativi polifunzionali a supporto anche di attività di logistica integrata e di trasporto intermodale;**
- 6) **ampliamento e messa in sicurezza della bacino del porto Vecchio con aumento dei posti di ormeggio per il diportismo e la piccola pesca;**

- 7) **realizzazione di un'area passeggeri con accosti per unità adibite a collegamenti marittimi con la Grecia, nell'ambito del progetto già avviato dagli Enti Locali, e per navi da crociera;**
- 8) **realizzazione di un'area servizi con la costruzione del centro direzionale ed altre infrastrutture per attività terziarie (ricreative e ludiche, scientifiche e di ricerca, commerciali, di ristorazione, di accoglienza e promozione turistica, di pubblica utilità ecc.);**
- 9) **opere volte ad integrare in *unicum* i due bacini con il *waterfront* nel contesto di un coordinato ed armonico sviluppo urbano e territoriale;**
- 10) **adeguamento della viabilità e creazione del cosiddetto “MOTORE TRIPOLARE” previsto nel PRG di Crotone;**
- 11) **Creazione di un binario per l'interscambio diretto nave/ferrovia anche a supporto dell'attivazione di servizi di interporto nelle aree retroportuali.**

L'elenco degli interventi sopra riportato ha carattere meramente propositivo, ma è utile ai fini della disamina delle tematiche afferenti l'elaborazione del nuovo P.R.P. e rappresenta strumento propulsivo e di confronto per ulteriori contributi da parte dei progettisti incaricati.