

La banchina. A lato, il vice ministro Tassone e l'incontro in Capitaneria di porto



Ammontano a oltre otto milioni di euro i lavori previsti per il porto di Crotona. Il vice ministro Tassone, in occasione dell'incontro con gli operatori portuali, ha impegnato la Direzione generale per le infrastrutture e la navigazione marittima ed interna a fornirgli un appunto dettagliato di tutti gli interventi previsti, ma da quell'importo che, supera gli otto milioni di euro, solo poco meno di 500 mila sono spendibili, ovvero si riferiscono a perizie approvate e ad impegni di spesa deliberati con decreto ministeriale.

Si tratta, in dettaglio, dei rilievi topografici e batimetrici di indagini geognostiche finalizzati alla progettazione esecutiva di alcuni interventi nel porto, per 106 mila euro; prove fisiche e meccaniche di laboratorio, nonché consulenza in materia idraulica marittima, per 125 mila euro; lavori di somma urgenza per il ripristino della funzionalità dei servizi igienici del secondo piano dell'edificio marinaro del plesso Capitaneria di Porto, per 61,5 mila euro; lavori di manutenzione straordinaria delle calate ed arredi portuali, per 200 mila euro. Piccoli interventi, ma non per questo di poca importanza, specie l'ultimo, perché ci sembra di capire che, finalmente, le banchine del porto di Crotona verranno dotate di parabordi, cancellando quell'*avviso ai naviganti* che

## Il programma dei lavori per la portualità La spesa prevista è 8 milioni subito appena 500 mila euro

suggeriva alle navi dirette a Crotona a dotarsi di parabordi, proprio perché la struttura ne è sprovvista.

Un tantino più importanti ed anche più costosi sono gli altri interventi previsti nel programma 2003/2005, che però risultano soggetti "all'acquisizione dei risultati degli studi di cui sopra", che nell'appunto per il vice ministro Tassone non sono stati esplicitati. L'elenco si apre con i lavori di ristrutturazione ed ampliamento di edifici ed alloggi di servizio della Capitaneria di Porto, per un importo complessivo di 1.807.599,15 euro; lavori di ristrutturazione, adeguamento e riqualificazione funzionale della sede della Capitaneria di Porto e Caserma, per 2.065.827,60 euro; lavori di prolungamento del molo foraneo bacino sud del Porto vecchio, per 3.098.741,39 euro e, infine, dei lavori di adeguamento dell'impianto e-

lettrico di illuminazione del porto per 774.685,35 euro. L'ammontare di questi lavori, la cui spesa ancora non è stata impegnata, è di 7.746.833,49 euro, e di questa somma solo meno della metà è destinata all'infrastruttura portuale.

È d'obbligo, a questo punto, chiedersi quanti anni dovranno trascorrere prima che i lavori previsti vengano dotati di progetti esecutivi e di risorse finanziarie e, infine, vengano realizzati, atteso che in questo settore i tempi, più che una variabile indipendente, sono spesso un'incognita di terzo grado. A questo elenco dovranno aggiungersi i lavori, più che urgenti, del ripristino delle mantellate delle dighe foranee, sia del porto nuovo che di quello vecchio, "per evitare che accada ciò che è accaduto a Catanzaro Lido", ha suggerito un operatore durante la riunione.

*Il vice ministro riconosce l'urgenza dei problemi*

# Tassone, definire il ruolo del porto

Il vice ministro per le Infrastrutture ed i trasporti, on. Mario Tassone, ha incontrato nella mattinata di lunedì scorso gli operatori portuali ed i rappresentanti del mondo imprenditoriale per fare il punto sulla situazione in cui versa il porto di Crotona. Tassone, dopo aver ascoltato le diverse preoccupazioni che gravano sull'operatività dello scalo marittimo, ha riassunto i due aspetti cui fanno capo i problemi elencati: il primo di identità ed il secondo di esistenza, intendendo per quest'ultima l'urgenza di rimettere in vita lo scalo attraverso interventi che di fatto ne impediscono la fruibilità.

La questione riguarda principalmente l'"apertura" dell'imbocco del bacino nord (ma anche quello sud soffre dello stesso male), ha spiegato il viceministro, annunciando, dopo aver sentito il Genio civile opere marittime della Calabria che, finalmente, la draga sta navigando alla volta di Crotona. Tassone ha rimarcato di non essere stato informato del mancato arrivo della draga, e di ciò si è dichiarato insoddisfatto. Potrebbe essere questo l'ultimo annuncio, anche se non è sta-



ta precisata la data di arrivo e di inizio delle operazioni di dragaggio; inoltre, secondo il consigliere del vice ministro, Scali, il ritardo di fatto non si sarebbe verificato, in quanto ancora non sono pronte le vasche impermeabili della colmata di banchina, all'interno delle quali si riverserà il materiale di escavo.

L'aspetto più importante per il futuro dello scalo, ha aggiunto Tassone, è comunque rappresentato dall'identità, dal ruolo che dovrà ricoprire;

occorre decidere se collocarlo all'interno del sistema portuale calabrese, aggregandosi all'autorità portuale di Gioia Tauro, di cui fanno parte già i porti di Reggio Calabria e Corigliano, oppure rimanere autonomo, ma senza che vi siano le condizioni minime per la istituzione di un'autorità portuale. Secondo Tassone, quest'ultima ipotesi non è realizzabile, perché il movimento

*Continua a pagina 5*



**Segue da pagina 4**

merci dovrebbe avere un volume di tre milioni di tonnellate annue (nel 2003 è stato di appena 256 mila tonnellate). La legge che ha istituito l'autorità portuale di Manfredonia, inoltre, appare inefficace, proprio perché manca tale requisito di base e, di fatto, non ha avuto alcun seguito.

Per il porto di Crotona il vice ministro Tassone ipotizza una specializzazione nella lo-

gistica, potendo disporre di diverse modalità di trasporto, atteso che il porto di Reggio Calabria va verso una specializzazione nel traffico croceristico e quello di Corigliano nel trasporto di derrate agricole. Ma il tutto è subordinato ad una posizione univoca, che finora è mancata, delle istituzioni locali e, successivamente, della Regione. Il comandante della Capitaneria di porto, Virgilio Muriana, ha richiamato i recenti incontri con il responsabile del Genio

civile opere marittime della Calabria per tutti i lavori che necessitano al porto in ordine alla problematica della sicurezza, sollevata dal presidente di Assindustria Gaetano Lumare, dichiarando che il 15 giugno ci sarà una riunione con gli operatori portuali, che presenteranno un loro programma. Anche in ordine alle esose tariffe dei servizi portuali, primo fra tutti quello dei rimorchiatori, Muriana ha annunciato che, anche alla luce della recente normativa, si va-

## Si attendono opere da trentatré anni e nessuno sembra preoccuparsene

*L'immagine più eloquente della scarsa, per non dire nulla, attenzione che viene riservata al porto di Crotona è rappresentata dai lavori, non impegnativi e nemmeno costosi, ma comunque necessari, che dal 1971 attendono un tratto di banchina del molo Giunti all'angolo con la banchina di riva. È crollato, sotto l'urto di una nave, un tratto di quella banchina, ma dopo 33 lunghi anni non è successo alcunché.*

Oggi, poi, si parla della gru

a gancio che è stata installata sulla banchina del molo di sottoflutti, ma ci si dimentica di dire che quella gru non è stata mai collaudata, e nel frattempo però è stata svuotata dei macchinari e degli impianti, perché la trave a monte sulla quale poggia il binario ha necessità di lavori di consolidamento. Questo "scherzetto" è costato al Consorzio industriale, che con un investimento sui fondi della legge

64 aveva deciso di dotare il porto dei mezzi meccanici necessari alla movimentazione delle merci, la bellezza di due miliardi delle vecchie lire.

Alla stessa stregua si ignora che basta un faro



fulminato per dichiarare l'inagibilità del porto, quando in un qualsiasi impianto produttivo, ed il porto è tale a tutti gli effetti, sarebbe bastato poco per provvedere alla sostituzione, così come non si sarebbero dovuti attendere lustri per dotare la banchina di un impianto idrico, non fosse altro che per motivi di sicurezza antincendio. Sono questioni, ancorché non tutte quelle che si conoscono, che ben giustificano il termine utilizzato dal vice ministro Tassone circa la problematica

luterà il modo in cui adeguarle, ricordando che il problema serio è però rappresentato dallo scarso traffico che fa gravare i costi sui pochi utenti. Alla riunione, preceduta da un incontro del vice ministro con il personale della Capitaneria di Porto, oltre agli operatori portuali era presente l'ammiraglio Pietro Bernardo, comandante il dipartimento marittimo di Reggio Calabria.

(d.n.)

esistenziale che investe il porto di Crotona.

Infine, come si può pensare ad un'attività di questa infrastruttura adeguata alle esigenze degli insediamenti produttivi, se dopo due anni ancora non si è potuto ottenere il collegamento alla rete elettrica degli impianti destinati alla movimentazione del cemento, che peraltro non arriva più via mare per gli alti costi dei servizi, e parimenti non si riesce a trasferire il naviglio militare nella nuova sede, dopo che è stato speso un miliardo e passa di denaro pubblico per adeguarne l'altezza della banchina e costruire un edificio per ospitare i corpi di guardia delle diverse forze di polizia che dispongono di mezzi navali?

Invece ciò che appassiona tutti, anche i settori che operano con il porto, è la disputa se sia meglio restare autonomi, e senza lavoro, oppure aggregarsi a Gioia Tauro e poter disporre di un filo diretto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Intanto, mentre sulla spiaggia di Paola (Cs) c'è un ufficio operativo del Genio civile opere marittime della Calabria, Crotona, con le sue problematiche, ne è priva e soprattutto ha difficoltà ad interloquire con Reggio Calabria: almeno questo dimostrano i tanti piccoli e grandi problemi che sono sul tappeto da trent'anni a questa parte.

DOMENICO NAPOLITANO