CAMERA DI COMMERCIO
CROTONE

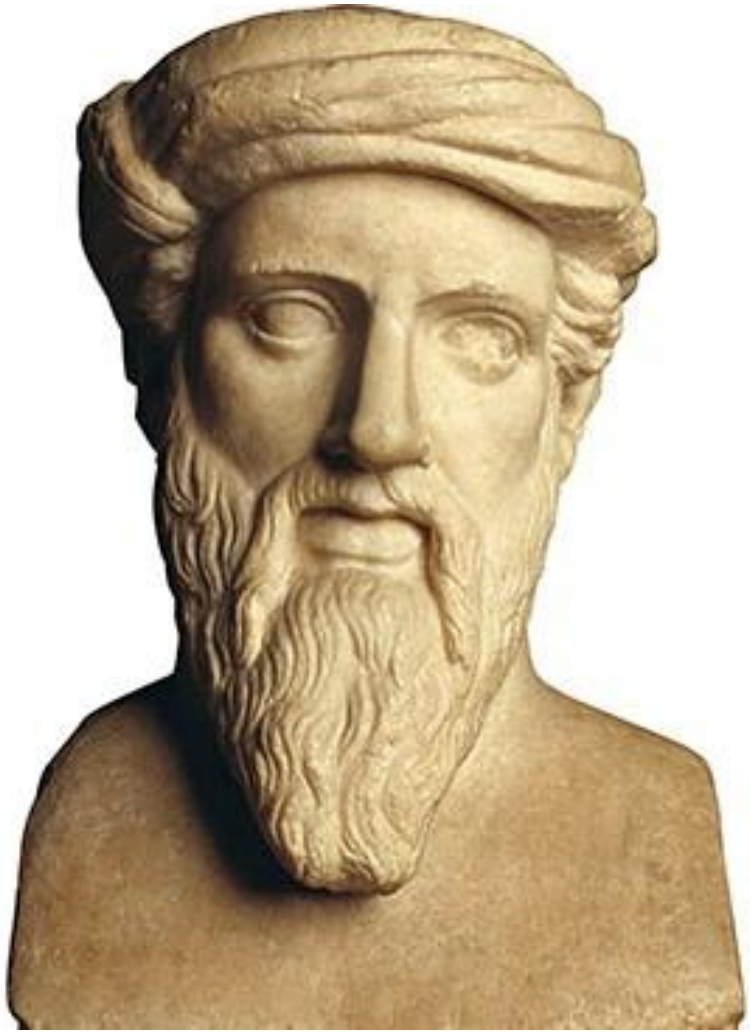
punto
impresa
digitale

The coexistence of tourism and industry in a small Italian port: the case of Crotone

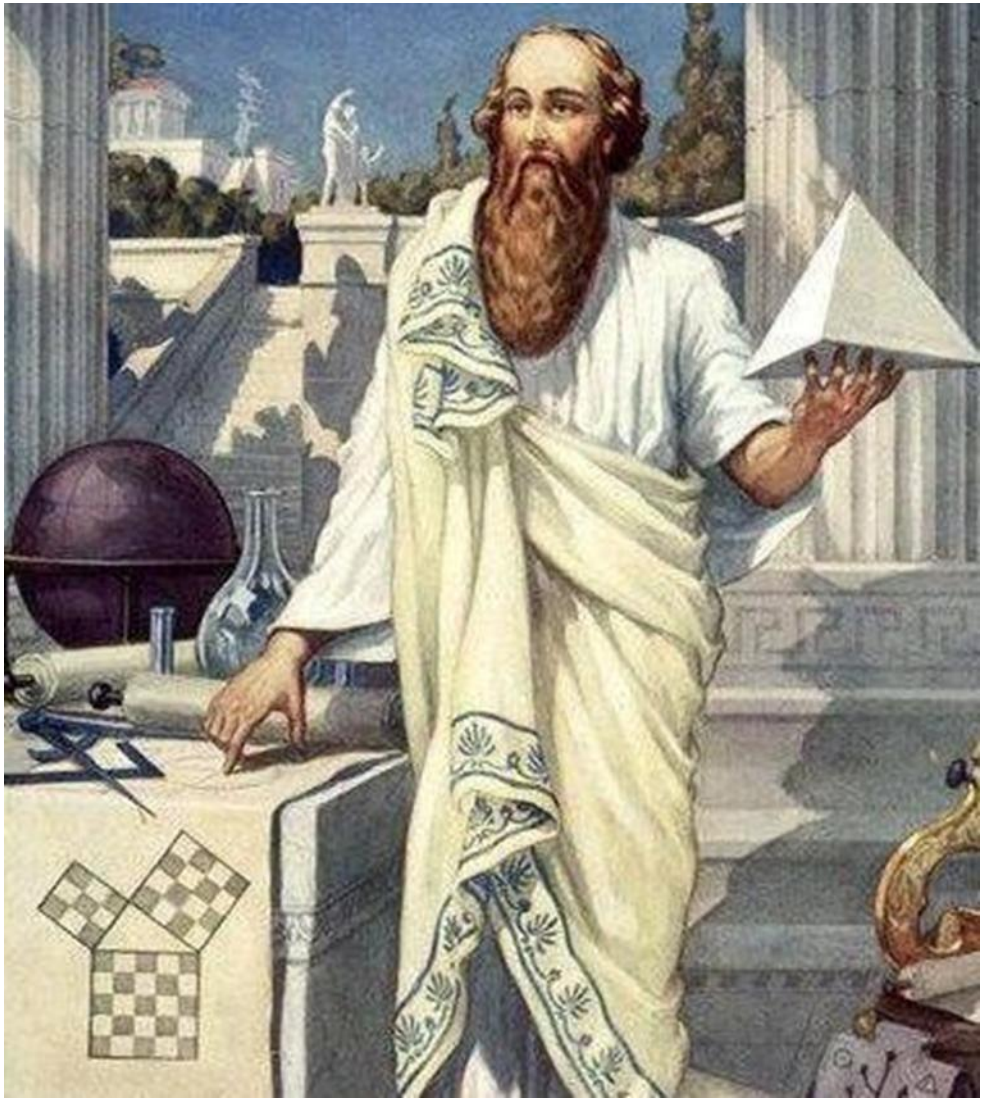
Ing. Gaetana RUBINO

Resp. Servizio Promozione e Comunicazione
Camera di commercio di Crotone
Digital Coordinator PID

Da dove parte il nostro viaggio?



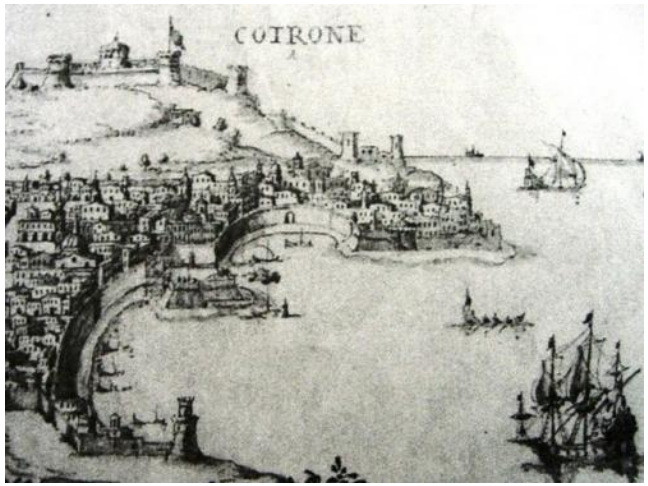
Da dove parte il nostro viaggio?



Crotone, in questo Porto si respira la storia

L'Antica Kroton, capitale della Magna Graecia, è stata fondata in virtù della sua posizione geografica e della natura del luogo.

Unico rifugio naturale sulla costa ionica, tra Taranto e Messina, il porto di Crotone rappresentava il punto ideale per l'attracco delle imbarcazioni che nell'antichità costeggiavano il Mediterraneo e per l'accumulo di tutta la produzione che confluiva dai paesi dell'interno e della Sila.



«porto ampio dove si getta l'ancora al sicuro»
Libro di Re Ruggero, del geografo arabo Edrisi (1154 d.C.)

Il porto di Crotone è un porto ricco di storia, almeno 2.700 anni di storia, e ha visto salpare finanche le navi di Annibale e del generale Belisario.

Le origini commerciali e industriali del porto

Crotone fondamentale porto commerciale: anche per gli scambi verso l'Oriente (Crociate): presenza di amalfitani, pisani, genovesi, e fiorentini; si imbarca legname della Sila e prodotti agricoli, in particolare cereali coltivati nella zona definita "il Granaio d'Italia"

Alterne vicende a causa dell'interrimento: già nel 1800, lavori di dragaggio e l'avvio dei lavori di realizzazione del Porto nuovo

1913: il traffico totale del porto, tra merci imbarcate e sbarcate, è poco inferiore alle 33 mila tonnellate, destinato, in ogni caso, a subire una **pesante flessione nel periodo bellico** (presenza della Marina militare)

Le origini commerciali e industriali del porto

Tra le due Guerre: **il movimento di merci raggiunse cifre pari a quelle dei maggiori porti del Mezzogiorno** (nel 1928, poco più di 105 mila tonnellate con una crescita maggiore del 117%, rispetto all'anno precedente; nel 1932 un traffico superiore alle 252 mila tonnellate) dati di movimentazione e di merci in partenza > dei porti di Salerno, Civitavecchia, Taranto, Brindisi, Siracusa, Trapani, e Olbia

Anni '30 (nascita delle fabbriche, lavori di ammodernamento e potenziamento del Porto Nuovo): da porto commerciale a porto industriale (nel 1933 traffico sopra le 300 mila tonnellate: Crotone seguiva Bari e Messina, eguagliava Trapani, ma superava Siracusa e Brindisi).

Mareggiata del 1940 e Seconda Guerra Mondiale: danni notevoli al porto nel periodo record, ma rapida ripresa

Ascesa e declino: industria-dipendenza del porto

Importazioni:

- minerali di ferro provenienti dall'America del Sud e fosfati dall'Africa Settentrionale (Montecatini)
- minerali di zinco, di rame e di altri metalli non ferrosi, (Pertusola)
- zolfo proveniente dalla Sicilia e destinato ai due suddetti stabilimenti;
- cemento destinato alle zone del Crotonese e del Cosentino;
- granaglie di ogni genere per la produzione delle farine e mangimi

Esportazioni:

- concimi chimici, azotati, ammoniaca, acido solforico commerciale, potassa e metabisolfito prodotti dallo stabilimento Montecatini e diretti in Italia e all'Estero (America del Nord, Francia, Germania e Belgio);
- zinco, rame cadmio, solfato di rame e acido solforico commerciale prodotti dallo stabilimento della Pertusola e destinati all'esportazione sia nel territorio nazionale che all'Estero (principalmente in Francia);
- legname prodotto nelle zone silane prospicienti il Crotonese e diretto all'Estero, principalmente in Inghilterra e India.

Crotone rappresentava una sorta di centro industriale del Nord, però si sviluppa una "industria-dipendenza" del porto che, a seguito della crisi delle fabbriche, causa il declino dell'infrastruttura portuale e dell'intera provincia

Autostrada del mare?
Terminal Container?

Crotone, oggi

ANNO 2019						
	CROTONE	Variazione su rilevazione precedente	CALABRIA	Variazione su rilevazione precedente	ITALIA	Variazione su rilevazione precedente
Superficie (km quadrati)	1.717		15.080		301.338	
Popolazione residente	168.581	-1,69%	1.894.110	-0,94%	59.641.488	-0,29%
N. abitanti per Km quadrato	98,18		125,60		197,92	
Occupati totali in migliaia	61	-5,13%	696,9	-0,84%	25.941,40	0,11%
Tasso di occupazione (15 - 64 anni)	35,8	- 3,5 p.p.	42,0	0,2 p.p.	59	0,5 p.p.
Tasso di disoccupazione (15 anni e più	28,8	1,1 p.p.	21	-0,6 p.p.	10	-0,6 p.p.
Sedi di impresa	17.890	0,48%	187.107	0,32%	6.091.971	-0,44%
Imprese artigiane	2.802	-1,58%	32.456	-1,25%	1.296.334	-1,00%
Imprese femminili	4.224	1,44%	44.123	0,35%	1.340.134	0,21%
Imprese giovanili	2.551	-4,67%	23.718	-4,14%	560.879	-2.59%
Imprese straniere	1.089	2,74%	14.803	-0,43%	615.988	2,61%
Commercio estero						
Importazioni	57.601.265	12,61%	7.31.132.320	5,68%	424.236.226 .652	-0,42%
Esportazioni	20.813.613	-45,85%	479.813.878	-13,57%	480.352.083 .928	3,23%
Turismo						
Arrivi	158.107	8,47%	1.896.326	3,85%		
Presenze	918.483	-5,67%	9.509.423	2,49%		

Il porto oggi

DATI TECNICI BACINO NORD - traffico commerciale

Posizione	Lat. 39° 05' N - Long. 17° 08' E	
Larghezza Imboccatura	m	200
Profondità Fondali	da m 6 a m 10	
Molo Giunti - banchina movimentazione cemento	m	170
Molo Foraneo - banchina I e II tratto	m	300
Spezzato banchina Riva	m	88
Banchina di Riva - presenza di gru e distributore fisso	m	430
Molo Sottoflutto - sviluppo totale dei tre tronconi	m	873
Sviluppo totale banchina	**m**	**1.861**

DATI TECNICI BACINO SUD - turistico / pesca

Posizione	Lat. 39° 05' N - Long. 17° 08' E	
Larghezza Imboccatura	m	50
Profondità Fondali	da m 2 a m 2,50	
Posti barca		320

DISTANZE DEL PORTO DA

A3 (Salerno - Reggio Calabria)	km	103
Aeroporto di Crotone	km	13
Stazione Ferroviaria di Crotone	km	13
Ospedale di Crotone	km	13
Vigili del fuoco	km	5
Pista di atterraggio per elicotteri	km	3

DISTANZE IN MIGLIA

Cirò	17
Roccella Jonica	57
Roseto Capo Spulico	59
Taranto	85
Messina	128
Catania	146
Corfù (Grecia)	175
Malta	232

Criticità:
Sedimi,
Fondali bassi,
area Sin,
rischio idraulico

Il porto di Crotone, rientrante nell'Autorità portuale di Gioia Tauro, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro.

La Task force per lo sviluppo delle infrastrutture: Analisi SWOT e punti di forza

- Presenza di **infrastrutture viarie, ferroviarie e polo aeroportuale: intermodalità**

- **Forte vocazione turistica**: patrimonio archeologico, storico e naturalistico
- *Master Plan della Regione Calabria ha inserito il Porto nuovo di Crotone come uno del quattro poli del sistema crocieristico*

Dati su crociere:

2008: una nave/anno
Fine 1019: 10 navi/annue
giungendo a un picco nel 2016 con 10.400 transiti turistici.

Progetto «Crotone città della vela»: nel 2016 Crotone è stata sede dei Campionati europei juniores di vela.

Infrastrutture leva per lo sviluppo del territorio

Attrattori

Museo Archeologico Nazionale di Crotone

Museo e Parco archeologico di Capocolonna

Attrattori

Castello Carlo V

Castello Le Castella

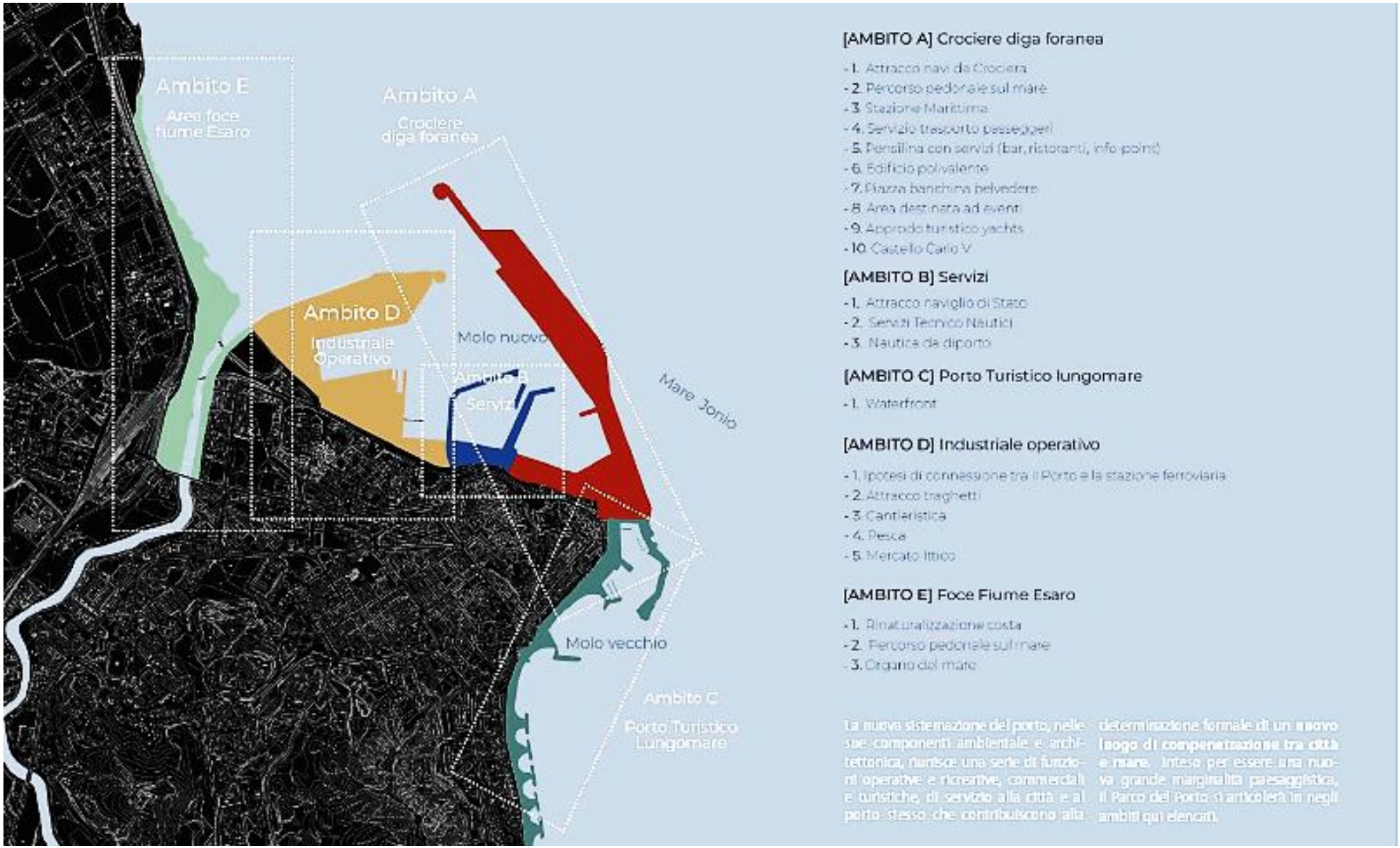
Castello Santa Severina

Area Marina Protetta Capo Rizzuto

Parco Nazionale della Sila – Area MAB Unesco

Ripartire dalla blue economy: la riqualificazione del porto, un processo partecipato

- ✓ **2017 costituzione della Consulta marittima**
- ✓ **2018/2019 Masterplan del porto di Crotone:** uno strumento **flessibile e condiviso di azione e di supporto operativo, volto a raccogliere le istanze della comunità marittima** - veicolate attraverso la Consulta marittima della Camera di Commercio di Crotone - e più in generale di **quella cittadina** e a tradurle in linee guida per fornire una struttura di riferimento alle future **attività di pianificazione e progettazione, necessarie a definire il nuovo assetto del Porto di Crotone**



I primi tre ambiti prevedono interventi di adeguamento del porto e miglioramento della sua accessibilità (tra gli altri: dragaggi, colmate, realizzazione di nuove darsene, riqualificazione di edifici esistenti): incremento delle navi da crociera, di traghetti, degli arrivi di mega yachts e delle attività legate agli sport nautici e in definitiva degli arrivi e delle presenze turistiche. Altri ambiti: migliorare i tempi di sbarco, per favorire la produttività

Il masterplan

Ambito A_Crociere diga foranea_fase 1

Sezione paesaggistica

L'idea progettuale della riqualificazione del porto di Crotone si sviluppa attorno al concetto di **spazio pubblico-passeggiata**, ovvero, un luogo che per il suo ruolo collettivo sappia coniugare le due funzioni del percorrere e dello stare e che, caratterizzata da un pregevole **sistema di paesaggio**, divenga un'esperienza privilegiata. Il porto così concepito diviene uno spazio prevalentemente pedonale, una passeggiata, un belvedere sul golfo, un'area facilmente attrezzabile per attività di ristoro e attività aggregative che, intervallato da **spazi verdi e di sosta**, costituisce il possibile volano per una crescita culturale e turistica del paese.

Il masterplan

Ambito A_Crociere diga foranea_fase 2

La suggestione progettuale è quella di creare, attraverso la modellazione delle banchine, un **nuovo spazio pubblico** con diversi ambiti pavimentati (con differenti pavimentazioni permeabili o in pietra locale), lingue di verde, specchi d'acqua, aree di sosta attrezzate, un sistema di passerelle sospese che permettono il cambio di prospettiva e di punto di vista per un'**esperienza paesaggistica completa**, lungo il pontile esterno, un percorso espositivo di installazioni di Land Art che aggiungono valori estetici e culturali al sistema naturalistico. La promenade si concluderà all'estremità con un belvedere circondato dal mare per offrire una **totale comunione con il paesaggio marino** e la possibilità di garantire un momento di rapimento dei sensi e di evasione mentale dalla routine cittadina senza tuttavia doversene allontanare fisicamente.

Sezione paesaggistica

Ambito B_Servizi

Nell'ottica di un completo rinnovo della veste estetica e funzionale del porto di Crotone si rende necessario intervenire sull'esistente con azioni mirate allo **sfruttamento massimo delle potenzialità dello spazio**. In particolare, oltre alle aree pavimentate, saranno previsti alcuni settori in cui sarà permesso alla vegetazione di saturarli rendendoli interamente verdi, capaci di creare dei giardini nei quali sostare in attesa degli spostamenti per terra o per mare o semplicemente per godere di un'immersione naturalistica.
Gli interventi di potenziamento dell'esistente saranno di due tipi. Il primo, di tipo più conservativo, agirà trasversalmente sulle **strutture presenti immergendole nel verde**. Il secondo tipo saranno invece azioni puntuali e mirate al **potenziamento del sistema ambientale complesso del porto** attraverso l'inserimento di nuovi elementi, inteso nella sua totalità di elementi naturali e antropici, paesaggistici e funzionali, nell'ottica della costituzione di un **nuovo grande organismo legato profondamente alla città, alle persone e soprattutto, al mare**.

Il masterplan: l'alba di una nuova concezione della blu economy a Crotone

- ✓ **Prima fase: interna al porto, miglioramento della funzionalità**
- ✓ **Seconda fase: incremento degli approdi crocieristici**

- ✓ inserire il porto all'interno di un **sistema di spazi pubblici, aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, mobilità leggera e alternativa** senza interferire con la sua funzionalità

- ✓ trasformare il porto **da non-luogo ad inter-luogo**, **passeggiata sul lungo-porto come spazio collettivo**, dove si svolgono non solo le azioni cittadine, quali il passeggiare, il sostare ed il socializzare, ma soprattutto quelli fortemente connessi al contesto locale, come contemplare il mutevole scenario del mare, le dinamiche attività del porto, il percorso espositivo con istallazioni di Land Art

- ✓ fare del porto un "**bene comune**", in grado di fornire servizi e creare relazioni, facendo di Crotone non solo un luogo di transito ma un luogo di sosta;

- ✓ **collegare l'ambito portuale e l'ambito urbano** creando un sistema complesso che, anche attraverso il riordino degli accessi al porto, riesca a riconnettere la città al waterfront e al suo insieme di valori ambientali e culturali.

Le previsioni del Masterplan devono essere recepite da uno strumento urbanistico aggiornato: si rende necessaria la redazione della "Variante" al PRP

IL PROGETTO KRUISE HUB (90.000 €)

Obiettivo: consolidamento di una polarità portuale a servizio del settore crocieristico e, più in generale, per l'implementazione di attività nautiche di tipo turistico e ricreativo (oltre alle crociere, ormeggio di maxi yacht, ferries, diportistica, velica e altri sport nautici), al fine di incrementare gli arrivi e le presenze turistiche

Strategia di intervento: redazione della "Variante" al Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Crotone (da adottare a cura dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro) fabbisogno resosi necessario dal momento che il PRP attualmente vigente risulta non più idoneo risalendo a quasi quarant'anni fa (1982).

La "variante" indicherà, tra l'altro, gli interventi necessari per il miglioramento dell'accessibilità del porto.

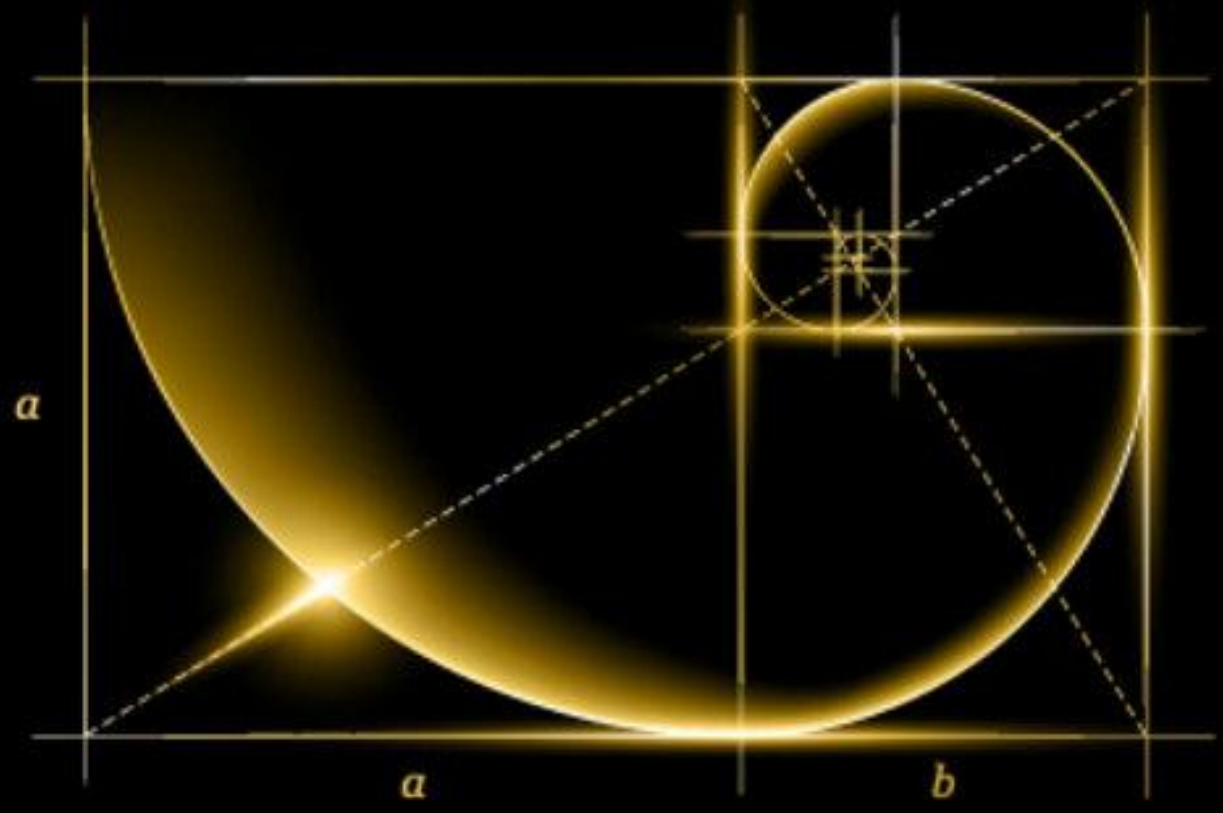
Progetto Calagreen: l'innovazione digitale applicata al porto

Calagreen (Progetto Modulare e scalabile) PAC INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020: 980.000 euro

OBIETTIVI

1) diminuzione dell'inquinamento e del rischio ambientale attraverso la messa in funzione di uno **strumento per il monitoraggio degli impatti ambientali** delle attività antropiche e dei fenomeni naturali nel bacino portuale e nelle circostanti aree della città di Crotone;
2) implementazione di **innovativi algoritmi predittivi** sugli impatti ambientali delle scelte trasportistiche e degli eventi ambientali;
3) adozione di CALAGREEN per il **miglioramento delle scelte di policy dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro** e dei soggetti territoriali competenti;
4) aumento **della competitività territoriale** nell'attrazione di investimenti privati nell'ambito delle attività portuali (terminal, attività logistica, iniziative di carattere turistico/ricettivo, marine, ecc.);
5) creazione di **una best practice** regionale che funga da piattaforma per la gemmazione di iniziative di monitoraggio ambientale negli altri porti e marine regionali.

Sviluppo del porto è precondizione ed effetto di un processo di sviluppo dell'intero sistema socio-economico provinciale



$$\frac{a+b}{a} = \frac{a}{b} = 1{,}618$$

Contatti

0962.6634231

claudia.rubino@kr.camcom.it

https://it.linkedin.com/in/claudiarubino

https://www.facebook.com/claudia.rubino

GRAZIE!